

中国海商法评论2023

赵亮



比例责任 – 不方便法院原则 – 不适航免责 – 船舶拍卖 – 代位求偿 –
多式联运 – 港口货物仓储 – 共同海损理算 – 货运代理 – 海事劳工公约 –
海事诉讼 – 甲板货物 – 诉讼时效 – 提单 – 危险货物 – 责任限制

中国海商法评论2023 is published by Lloyd's List Intelligence, 5th Floor, 10 St Bride Street, London EC4A 4AD, United Kingdom. Lloyd's List Intelligence is a premium legal research supplier to practitioners across the globe. Our maritime and commercial content is available online via single-user subscriptions or multi-user licences at <https://i-law.com/law/martimelist.htm>

Please contact us: +44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC) or email customersuccess@lloydslistintelligence.com

© Maritime Insights & Intelligence Limited 2024. All rights reserved; no part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electrical, mechanical, photocopying, recording, or otherwise without the prior written permission of the publisher, or specific licence. While we want you to make the best use of this publication, we also need to protect our copyright. We would remind you that copying is not permitted. However, please contact us directly should you have any special requirements.

Maritime Insights & Intelligence Limited is registered in England and Wales with company number 13831625 and address 5th Floor, 10 St Bride Street, London EC4A 4AD, United Kingdom.

Lloyd's List Intelligence is a trading name of Maritime Insights & Intelligence Limited.

While all reasonable care has been taken in the preparation of this publication, no liability is accepted by the publishers nor by the author of the contents of the publication, for any loss or damage caused to any person relying on any statement or omission in the publication.

目录

作者简介	ii
前言	1
海上货物运输	1
提单	1
托运人的识别	1
承运人的识别	3
无单放货	6
承运人对集装箱货物的责任期间	9
承运人对非集装箱货物的责任期间	10
舱面货与承运人免责	11
货运代理合同	12
货运代理人或承运人	12
委托人责任范围	13
代理人责任范围	14
赔偿责任	15
危险货物和违约金	16
港口货物保管合同	18
多式联运	20
海上保险	21
投保人	21
预约保险合同	24
按比例赔偿责任	26
不适航与保险人免责	27
油污损害保险	29
代位求偿	30
海事	31
油污责任	31
海事劳工公约	31
海事诉讼	33
诉讼时效	33
对承运人的诉讼	33
推定交付	33
保险事故发生之日	34
诉讼时效中断	36
船舶拍卖	37
共同海损分摊	39
不方便法院原则	41
结束语	41
附录	43

作者简介

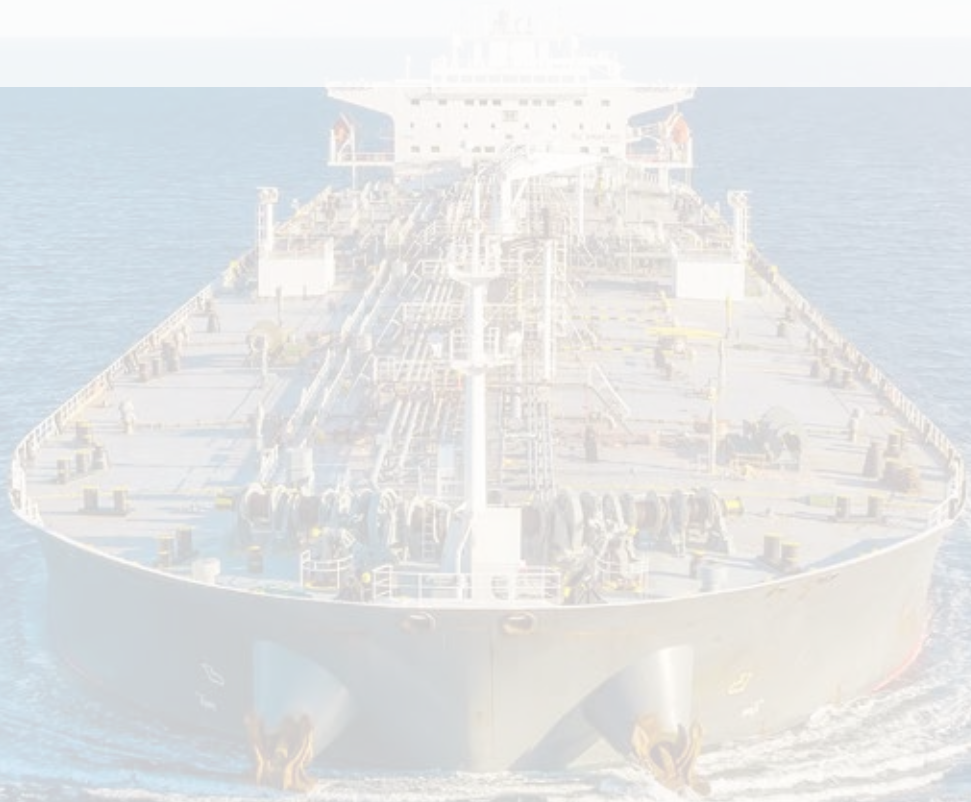
赵亮

英国南安普敦大学 法学院 海商法研究中心

赵亮博士, 英国南安普敦大学法学院副教授, 博士生导师。

赵亮博士的领域为海商法、保险法、合同法、国际私法和比较法。赵亮博士是联合国贸易法委员会访问学者 (2008), 伦敦城市大学法学院访问学者 (2014) 和新加坡国立大学海商法中心高级研究员 (2016, 2019)。

赵亮博士是中国海事仲裁委员会仲裁员, 伦敦海事仲裁员协会支持会员, 英国皇家特许仲裁员协会会员。赵亮博士英文著作包括《海上货物运输控制权研究》(专著, LAP Lambert Academic Publishing, 2013), 《中国海商法和实践》(与李连君合著, Informa Law from Routledge, 2017) 和《香港海商法和实践》(Sweet & Maxwell Hong Kong, 第三章, 船舶金融, 2019 第二版)。



中国海商法评论2023

赵亮, 英国南安普敦大学 法学院 海商法研究中心

前言

本文搜集和整理了部分中国法院于2023年做出的有关海商法的判决或裁定。案例来源于裁判文书网、人民法院案例库和海事法院以及律师提供的案例。本文的案例整理和点评, 同时以英文的版本发行, 介绍中国海商法和展示中国海事司法审判的最新发展。

海上货物运输

提单

托运人的识别

提单是运输合同的证明, 证明的是托运人与承运人之间的运输合同关系。除了提单可以证明托运人之外, 还可以根据《海商法》识别托运人。《海商法》第四十二条(三)将托运人定义为“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。”由此, 产生托运人的识别问题。在深圳市泰博国际货运代理有限公司诉江苏兴业聚化有限公司案中,¹ 产生纠纷的问题为中国FOB卖方是否成为托运人而对目的港无人提货产生的费用承担责任。

该案中, 兴业公司向国外买方出售一批涤纶长丝, 贸易术语为FOB。国外买方指定泰博公司为货运代理人负责出运事宜。泰博公司联系兴业公司, 要求其填写“出口货物代运委托书”, 并附向实际承

运人订舱成功的信息。兴业公司向泰博公司发送“出口货物代运委托书”。泰博公司将提单草稿发送兴业公司, 兴业公司确认内容后要求泰博公司出具正本提单。泰博公司具有从事无船承运业务的资质。泰博公司以承运人身份签发了三套正本指示提单。泰博公司通知兴业公司将寄出正本提单, 并明确涉案提单是目的港的提货凭证, 要求兴业公司将正本提单交给国外买方后及时通知泰博公司。国外买方向泰博公司支付了涉案海运费。

集装箱货物运抵目的港, 兴业公司联系不上买方, 未能收到剩余货款, 一直持有涉案正本提单。因目的港长时间无人提货, 泰博公司联系兴业公司, 兴业公司出具“弃货申明”。应泰博公司要求, 兴业公司寄回涉案三套正本提单。实际承运人开具集装箱超期使用费账单, 泰博公司支付超期使用费。泰博公司提起诉讼, 要求兴业公司支付集装箱超期使用费及相应利息。兴业公司抗辩认为, 涉案贸易术语采用FOB, 应当由国外买方承担订立海上货物运输合同的义务。

一审法院认为, 可以推定贸易合同双方就由兴业公司作为托运人与承运人签订涉案海上货物运输合同已达成合意。首先, FOB贸易术语并不限制贸易双方协商约定由卖方同承运人签订海上货物运输合同, 即使如兴业公司所称, 委托书内容系根据国外买方的要求填写, 兴业公司接受了对方要求即表明双方就提单内容记载协商一致。其次, 贸易双方对运输事项的安排应配合贸易合同的履行。兴业公司作为运输合同的托运人并持有正本空白指示提单, 是贸易双方就由卖方保留货物权利作出约定的一种表现形式。最后, 国外买方支付涉案海运费的行为, 相对于泰博公司而言, 是代托运人兴业公司履行支付运费的义务, 相对于兴业公司而言, 是履行FOB贸易术语下海上货物运输费用由贸易合同买方承担的义务。就涉案货物的出运, 兴业公司向泰博公司出具“出口货

¹ (2022)沪民终644号。

物代运委托书”，除了装卸港、货物信息等内容外，明确要求托运人记载为“兴业公司”；在提单缮制过程中，泰博公司根据兴业公司要求发送提单草稿由兴业公司对内容记载作出确认，提单最终据此签发；兴业公司明确要求泰博公司向自己交付三套正本提单，直至发出“弃货申明”，兴业公司一直持有正本提单。因此，一审法院认为，兴业公司的前述行为已使其符合海上货物运输合同项下的托运人的特征。²

此外，泰博公司向托运人兴业公司签发了以自己为承运人的三套正本提单，至此，其身份相对于兴业公司而言是承运人。兴业公司接受并持有泰博公司签发的正本提单，表明认可泰博公司的承运人身份。泰博公司将涉案三个集装箱货物安全运抵目的港，履行了承运人的义务，涉案三个集装箱运抵目的港后无人提货，导致集装箱被长期占用而无法投入正常的运营周转，给承运人造成损失，承运人有权收取集装箱超期使用费。现兴业公司未能指定目的港收货人、未发出交付指示，导致承运人泰博公司无法完成货物的正常交付、无法及时收回集装箱。一审法院认为，兴业公司未全面履行运输合同项下的义务与涉案集装箱超期使用费的产生具有直接因果关系，依据《海商法》第七十条第一款的规定，³ 兴业公司应当承担向承运人支付集装箱超期使用费的责任。

兴业公司上诉，主张其系将货物交给承运人的实际托运人，而非与承运人订立海上货物运输合同的契约托运人，根据《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》（2020年修订）（《货代司法解释》）的规定，其有权取得并持有涉案提单，但这并不意味着其需要承担托运人支付目的港费用的义务。二审法院认为，就托运人的识别，法院应当结合运输合同的订立及履行情况准确认定托运人。首先，从运输合同的订立过程看，兴业公司向泰博公司发送了“出口货物代运委托书”，委托书记载托运人为兴业公司。提单是用以证明海上货物运输合同的单证，涉案提单记载的托运人亦为兴业公司。在涉案提单的制作过程中，兴业公司变更通知方，还对变更后的提单内容进行了最终确认。其次，从运输合同的履行情况

看，涉案提单系指示提单，需经过记名背书或者空白背书进行转让，兴业公司确认涉案提单并未进行流转。兴业公司通过持有提单实际控制涉案货物，通过提单背书流转控制泰博公司的交货对象。根据以上合同的订立及履行情况，一审法院关于兴业公司的行为符合海上货物运输合同项下托运人特征的认定，并无不当，予以确认。兴业公司作为托运人应当承担向承运人支付集装箱超期使用费的责任。驳回兴业公司上诉，维持原判。

根据新鑫海航运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司案的判决，中国的FOB卖方，无论作为实际托人，还是被记载为提单托运人，都不承担目的港产生的费用，因为该费用是运输合同下产生的费用，而承运人的运输合同相对人，是FOB贸易的买方

中国《海商法》下存在两种托运人，这两种托运人在货代司法解释中被定义为契约托运人和实际托运人。在FOB贸易形式下，虽然卖方不负责运输，但通常以交付货物成为实际托运人。该规定可以一定程度上起到保护FOB贸易形式下的中国卖方的利益，例如，货代司法解释规定，实际托运人请求货运代理企业交付其取得的提单、海运单或者其他运输单证的，人民法院应予支持。⁴ 但另一方面，依据《海商法》第七十条第一款的规定，由于托运人的过失造成的对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏，托运人负赔偿责任。该规定并未排除实际托运人。所以，中国FOB卖方作为实际托运人，在有过失的情况下仍然有损害赔偿赔偿责任。在中国FOB卖方要求签发提单并成为托运人的情况下，这种损害赔偿赔偿责任更有了合同依据。此时的FOB约定应当视为被修订的FOB，有如C&F。因此，中国FOB卖方要求签发提单并成为托运人，既是一种保障，也是一种风险。

但要指出的是，深圳市泰博国际货运代理有限公司诉江苏兴业聚化有限公司是地方二审法院做出

² (2021)沪72民初510号。

³ 《海商法》第七十条第一款规定，托运人对承运人、实际承运人所遭受的损失或者船舶所遭受的损坏，不负赔偿责任；但是，此种损失或者损坏是由于托运人或者托运人的受雇人、代理人的过失造成的除外。

⁴ 《货代司法解释》第八条。

的判决，该判决与最高人民法院在新鑫海航运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司⁵案中的判决性质不尽相同。此案中，海耀公司向机械公司购买一批货物，装运港为天津新港，目的港为泰国林查班港。新鑫海公司签发提单，承运货物。根据提单记载，托运人为机械公司，收货人凭指示，承运人为新鑫海公司，通知方为海耀公司。涉案货物运抵目的港，但在目的港无人提取。该的焦点是，第一，机械公司是否为涉案海上货物运输合同的缔约托运人；第二，机械公司是否应向新鑫海公司赔偿涉案集装箱超期使用费和堆存费。最高人民法院认为：虽机械公司在提单上被记载为托运人，但根据《海商法》第七十一条的规定，提单仅是运输合同的证明，而并非海上货物运输合同本身。机械公司并未参与海上货物运输合同的签订，在运输合同履行过程中未对新鑫海公司发出过具体指令，亦未向新鑫海公司支付过运费，仅是案涉运输的交货托运人。本案中与新鑫海公司缔结海上货物运输合同的是海耀公司。因目的港无人提货而产生的费用，承运人有权向契约托运人主张，新鑫海公司要求机械公司承担无人提货的各项损失没有法律依据。根据新鑫海航运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司案的判决，中国的FOB卖方，无论作为实际托人，还是被记载为提单托运人，都不承担目的港产生的费用，因为该费用是运输合同下产生的费用，而承运人的运输合同相对人，是FOB贸易的买方。由此看来，深圳市泰博国际货运代理有限公司诉江苏兴业聚化有限公司的二审判决，如果未来有机会由最高人民法院再审，有可能会有不同的结论。

承运人的识别

除了托运人的识别，承运人的识别更是经常成为海上货物运输纠纷中的常见法律问题。在以提单为基础的诉讼中，只有正确识别提单中的承运人，才能使赔偿请求得以实现。承运人的识别纠纷，在租约下签发提单的情况下，尤为突出。下面列举三个案例予以说明。

第一个案例是关于承运人识别的默认规则。在中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司与快可物流公司、NYC航运有限公司和南京远洋运输有限公司(太平洋保险公司诉NYC航运有限公司等)案中，⁶涉案船舶的所有人为NYC航运公司，船舶管理人是南京远洋运输公司，快可物流公司是货运代理人。该轮已期租给第三方。船长在装货港上海签发提单，提单项下货物受损。货物保险人代位求偿，主张NYC航运公司、南京远洋运输公司和快可物流公司承担损害赔偿责任。

该案纠纷之一是承运人的识别。一审法院指出，在案证据中，提单是唯一指向且证明海上货物运输合同关系的证据。根据涉案提单的内容，提单并未明确记载承运人的名称，涉案提单由相关船舶代理人代理和代表船长在装货港上海签发。虽然该轮已期租给第三人，但在无相反证据证明的情况下，船长的行为仍应代表船舶所有人。在未载明承运人名称的情况下，涉案提单可视为由该轮的船舶所有人NYC航运公司签发，故NYC航运公司在涉案提单所证明的海上货物运输合同中应视为承运人。对于南京远洋运输公司，一审法院指出，其仅为该轮的船舶管理人，该轮由NYC航运所有和运营。南京远洋运输公司与NYC航运公司系注册成立不同国家的不同法律主体，即便两者的股东及其他人员部分重合，亦不因此构成人格混同。故南京远洋运输公司并非涉案提单所证明的海上货物运输合同的承运人或实际承运人，不是合同的当事人，不承担货物损失的赔偿责任。⁷二审法院支持一审法院的认定和判决。

该判决一方面指出了承运人识别的默认规则，即在未载明承运人名称的情况下，船长签发的提单可视为由该轮的船舶所有人签发，故船舶所有人在提单所证明的海上货物运输合同中应视为承

⁵ (2021)最高法民申5588号。

⁶ (2022)沪民终146号。

⁷ (2020)沪72民初1774号。

运人。另一方面,法院明确了不同主体的不同法律人格,在没有欺诈等违反法律的情况下,不能揭开公司的面纱,将不同主体的责任混同,这一规则应当在航运法律实践中得到确认。

该判决一方面指出了承运人识别的默认规则,即在未载明承运人名称的情况下,船长签发的提单可视为由该轮的船舶所有人签发,故船舶所有人在提单所证明的海上货物运输合同中应视为承运人

该默认规则在船长代表承租人签发提单的情况下会有所不同。在旺程有限公司诉上海招商明华船务有限公司案中,⁸ 旺程有限公司与印度尼西亚A公司签订水洗铝土矿销售合同购买涉案货物。明华船务有限公司系运输涉案货物的“长航浦海”轮船舶所有人,华亚海运公司是该轮定期租船合同项下的承租人。租船合同签订后,华亚海运公司的代理人向“长航浦海”轮船长发出航次指示载明,“承租人和/或其代理人有权根据大副收据代表船长签署提单,但不得损及本租船合同”。

“长航浦海”轮船长签发授权书,代表承租人授权承租人的代理人签署提单。代理人代表“长航浦海”轮船长签发提单。该提单记载的托运人为印度尼西亚A公司,收货人凭指示。提单的正面、背面均未显示承运人名称。案涉货物到港后,华亚海运公司向其指定的卸货港代理人发出指令,要求代理人将涉案货物交给案外第三人。随后代理人出具收货人为第三人的提货单,货物被放行。旺程有限公司主张,其作为上述全套正本提单的合法持有人遭受损失,明华船务有限公司作为承运人应承担全部赔偿责任。

明华船务有限公司辩称: 1.其并非涉案提单的承运人,对旺程有限公司不负有交付货物的义务。涉案运输系其按照与华亚海运公司之间航次租船合同完成。船长代表承租人华亚海运公司签发授权书,授权承租人的代理根据大副收据签发提单,涉

案提单由华亚海运公司的代理签发,应视为代表华亚海运公司签发。2.放货指令是提单承运人华亚海运公司作出,与其无关,其并非涉案提单的承运人,不承担凭涉案提单交付货物的义务,因此对货物被错误交付不存在过错。

一审法院认为,在无法从运输合同的角度确定承运人的情况下,提单持有人只能依据提单进行承运人的识别。涉案提单抬头未记载承运人名称,故承运人的识别应结合提单的签发及相关法律法规规定。⁹

首先,一审法院澄清船长签发提单和船舶所有人的关系。《海商法》第七十二条规定,“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。提单可以由承运人授权的人签发。提单由载货船舶的船长签发的,视为代表承运人签发”。该规定表明船长签发的提单系代表承运人,而非代表船舶所有人。《海商法》第七十一条规定提单是海上货物运输合同的证明,海上货物运输合同的当事人是承运人和托运人,而法律并未规定承运人与托运人订立运输合同时必须对船舶具有所有权,因此船长签发提单不能表明船舶所有人为承运人。

其次,一审法院指出,船长签发提单,船舶所有人可以是默认承运人,但是该种推定是可以反驳的,因为实践中船舶所有权和使用权存在分离的情况,例如船舶所有人将船舶出租,这种情况下与托运人订立运输合同的人是承租人,由承租人签发提单,承租人作为提单所涉的承运人。如果船舶所有人提供了充分的证据证明其已将船舶出租,从而并未与托运人订立海上运输合同、船长亦非受船舶所有人的指示代表船舶所有人签发提单,则不应当将船舶所有人识别为承运人。在这种情况下,提单持有人可以向船舶所有人证明的承租人主张提单权利。

具体到本案,一审法院对承运人的识别如下。首先,从提单的签发过程考量。承租人为华亚公司。因此,“长航浦海”轮船长系代表华亚公司授权的代理人签发提单。其次,从运输安排的角度考量。华亚公司的代理人向“长航浦海”轮船长邮箱发送航次指示,安排装货港的装货、指定卸货港代理等运输事宜。第三,从货物的实际放货角度考量。

⁸ (2022)沪民终643号,(该案为“人民法院案例库”中的“参考案例”)。

⁹ (2021)沪72民初473号。

涉案货物是由华亚公司的代理人向其指定的卸货港代理人作出的放货指令，代理人亦根据该指令向第三人开具提货单。第四，明华公司确认其仅收取期租合同项下的租金，未收取运费，并不参与货物的联系等承运人在海上货物运输中的商业安排。综上，从提单签发过程、运输安排、放货指令的作出等海上货物运输的履行情况看，华亚公司的身份符合《海商法》中关于承运人的规定，¹⁰是涉案提单的承运人，明华公司并非承运人。因此，二审法院肯定了一审法院的判决。

旺程公司在上诉中提出，涉案租约并未有效并入提单，该租约对旺程公司无约束力，不应当依据租约的约定识别承运人。对此，二审法院认为，租约并入提单与承运人的识别是两个不同的问题，依据租约的相关事实识别承运人并非认定租约对提单持有人的效力，无须以租约并入提单为前提。租约是否有效并入只会对提单持有人是否受租约条款约束产生影响，不会改变运输合同是谁与托运人订立的这一既定事实，即不会对承运人识别产生变化影响。换言之，本案中旺程公司并非租船合同当事人，涉案提单虽记载与租船合同并用，但未明确被并入提单的具体租船合同名称，故涉案租约对于确定旺程公司与承运人间的权利义务而言不适用，但并不妨碍以涉案租约的约定和履行情况作为依据，综合本案其他事实识别承运人。

二审法院特别指出，“交易中选择接受一张未载明承运人或表面难以识别承运人的提单，本身就是一种有较大风险的商业行为，作为谨慎的市场主体应当意识到由承运人的不确定性所导致的后果。此类风险可以通过合理设置信用证单证条件或其他交易安排的方式来加以规避，但不应通过寄望于将船舶所有人当然视为承运人来转嫁风险。当然，在船长签单而提单对承运人未作明确记载或显示的情况下，船舶所有人对谁是承运人或自己不是承运人负有举证责任，不能举证的，可以将船舶所有人认定为承运人”。该论述既肯定了船舶所有人为承运人的默认规则，又允许船舶所有人举证证明其非承运人，符合识别承运人的一般规则。

上述承运人识别的困难在于提单没有明示承运人。如果提单明确记载承运人，则不应该存在承运人识别的问题。但提单对承运人的记载可能存在矛盾，从而产生识别承运人问题。绍兴市凯利雅国贸物资有限公司诉安进海空货运(香港)有限公司和安进国际货运代理(深圳)有限公司上海分公司(凯利雅公司诉安进香港公司)案，¹¹显示了此种情形的复杂性。该案中，安进香港公司签发已装船正本提单承运凯利雅公司所托涉案货物。该提单抬头显示H公司作为承运人(as the Carrier)。提单签发栏载明“为并代表安进香港公司作为承运人(as the Carrier)签发”。该提单另载明托运人为

¹⁰ 《海商法》第四十二条(一)定义“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。

¹¹ (2023)沪民终377号。

Chinese Maritime & Commercial Law Reports

Lloyd's List Intelligence is the only publisher of the English language edition of *CMCLR*. The selected court judgments include coverage of maritime law, international commercial arbitration, sale of goods, letters of credit, insurance claims, company and joint ventures, shipbuilding, ship finance and anti-monopoly law issues

Access it at www.i-law.com

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)

Lloyd's List Intelligence 

凯利雅公司。凯利雅公司一审诉称：其现持有全套正本提单，但经查询发现涉案集装箱已用于其他航次运营，导致货款至今无着。凯利雅公司请求判令安进香港公司赔偿凯利雅公司货款损失。

尽管提单抬头载明H公司为承运人，法院认定安进香港公司为承运人。对此，一审法院解释如下：虽涉案提单抬头载明H公司作为承运人，但实际系由安进香港公司作为承运人签发，并就此在提单签发栏中明确加以载明，而非H公司之签单代理人，且安进香港公司本身也系交通部登记备案的无船承运人。H公司虽曾向安进香港公司出具委托书，但相关委托内容并不包含授权其签发提单，仅授权代为操作部分对外出口业务、文件输送、垫付费用等事项。至此，安进香港公司系以自己名义签发提单承运涉案货物的无船承运人，其有义务按照运输合同约定及法律规定将货物安全出运并在目的港凭正本提单交付货物。凯利雅公司作为托运人现持有涉案货物全套正本提单，可以要求安进香港公司作为承运人承担由此造成货款损失的赔偿责任。¹² 二审法院对此予以认可。

该案承运人的记载，矛盾之处在于提单抬头显示的承运人与提单签发栏载明的承运人不同。法院根据安进香港公司签发提单的行为，其无船承运人的身份，以及其与H公司的代理事项中不包括授权签发提单的内容，识别安进香港公司为承运人。其实，提单的签发行为并不重要，重要的是如何签发。如果安进香港公司代表H公司(as the Carrier)签发提单，则H公司应为承运人。该案中，提单的签发是安进香港公司(as the Carrier)，因此安进香港公司应当是承运人。签发人是否有无船承运人资格，是否获得授权签发提单等事项，和识别承运人没有必然的联系。真正需要回答的问题是承认人记载的矛盾之处，即承运人应当是提单抬头记载的承运人还是提单签发栏载明的承运人。法院的判决似乎默认提单签发栏载明的承运人应当是承运人。这种默认规则应该符合一般的合同解释规则，但规则最好以明确解释为好。

¹² (2022)沪72民初1187号。

无单放货

无单放货，是中国海事司法审判中最常见的纠纷之一。中国的出口卖方，在交付货物并获得提单后，发现承运人已经向外国买方交付货物，便会在中国法院起诉承运人，要求承运人承担无单放货责任。装运货物的集装箱被拆箱清空并投入其他航次运营，通常是无单放货的初步证据。承运人可以提出相反证据，证明货物任然存放于仓库，并未实际交付。因此，是否存在无单放货，是一个事实问题，需要法院根据证据予以查明。根据民事诉讼法及其司法解释的规定，当事人对自己提出的诉讼请求所依据的事实，应当提供证据加以证明。未能提供证据或者证据不足以证明其事实主张的，由负有举证证明责任的当事人承担不利后果。该规则适用于无单放货责任的举证规则。

中国的出口卖方，在交付货物并获得提单后，发现承运人已经向外国买方交付货物，便会在中国法院起诉承运人，要求承运人承担无单放货责任。装运货物的集装箱被拆箱清空并投入其他航次运营，通常是无单放货的初步证据

在上述凯利雅公司诉安进香港公司案中，凯利雅公司持有全套正本提单，但经查询发现涉案集装箱已用于其他航次运营，导致货款至今无着。凯利雅公司请求判令安进香港公司赔偿凯利雅公司货款损失。

一审法院认为，涉案集装箱已被拆箱清空并投入其他航次运营，可初步认定该箱货物在目的港被放行。虽然安进香港公司主张货物仍在目的港仓库，并为此提供相关对账单、照片及视频予以佐证，但法院认为该些证据尚不足以推翻前述无单放货之事实，而安进香港公司亦无其他有效证据佐证该辩称主张。至此，安进香港公司作为承运人违反合同约定及法律规定的凭正本提单交付货物之义务，应对作为托运人的凯利雅公司承担由此造成

货款损失的赔偿责任。二审法院认同一审法院的观点和结论。

安进香港公司上诉主张其并未无单放货，案涉货物仍在其控制之下。二审法院认为，安进香港公司在二审中确认案涉货物已经清关，目的港仓库并非保税仓库，可以证明安进香港公司已经对案涉货物失去控制；并且安进香港公司在二审中提交的证据材料系形成于案外人H公司与目的港仓库之间，故该些证据材料不能实现涉案货物仍在安进香港公司控制之下的证明目的，亦不能够推翻安进香港公司无单放货的事实。

同样涉及无单放货举证责任的案例还有安徽轻工国际贸易股份有限公司诉元泰国际货运(中国)有限公司宁波分公司(轻工公司诉元泰公司)案。¹³这是一个承运人成功举证证明没有无单放货的案例。该案中，轻工公司根据其与美国买方达成的贸易合同，出运一批鞋子。元泰公司宁波分公司作为承运人运输上述货物，并向轻工公司交付了提单。轻工公司主张涉案货物已在目的港未凭正本提单放货，其为此提交的主要证据是涉案集装箱的流转记录，证明涉案集装箱被提取后重新投入使用或空箱返还。

对此，一审法院认为，集装箱流转记录仅为证明承运人实施无单放货的初步证据，对于是否构成无单放货的事实，应当综合双方提交的证据予以认定。为反驳轻工公司主张，元泰公司宁波分公司提交涉案货物在目的港照片、邮件往来以及仓库地址等，上述证据与法院组织双方远程视频查看货物情况能互相印证，可以认定涉案货物仍存放在仓库的事实。虽然轻工公司认为该仓库中存放着非涉案货物，但该情况不足以否定涉案货物仍在仓库的事实。

除此之外，元泰公司宁波分公司提出其他证据。首先，在涉案集装箱货物被提取存放在指定仓库后，原买方仍与轻工公司沟通涉案货物的货款支付、放货等事宜，在与轻工公司继续履行未果后，仍与轻工公司配合，将涉案货物转卖新买方，且新买方已向轻工公司支付货款，上述行为与轻工公司主张的涉案货物已被无单放货明显不符。其次，元泰公司宁波分公司在涉案货物存放于仓库后，仍主动向轻工公司询问货物处理方式，告知费用承担

情况，在轻工公司作出弃货意思表示后，严格审查弃货格式，并认为未达到其弃货格式要求，导致轻工公司弃货未果。再次，目的港代理在涉案货物存放于仓库后告知轻工公司集装箱提取时间及各项费用情况；轻工公司亦曾主动向目的港代理询问涉案两集装箱产生的费用情况，并申请费用减免。最后，诉讼过程中，元泰公司宁波分公司表示轻工公司可以随时前往目的港仓库提取涉案货物，并告知了仓库名称及联系方式，而轻工公司表示因自身原因不能到目的港确认和提取上述货物。法院认为，元泰公司宁波分公司已提供证据证明货物仍由其控制，而轻工公司作为持有全套正本提单的权利人，至今未能进一步提供诸如目的港提货不着、他人确认收到涉案货物、货代或船代告知货物已被放行等证据加以反驳。因此，一审法院认为，轻工公司关于涉案货物被无单放行的主张缺乏依据，不予采信。¹⁴该论证和结论得到二审法院的认可。

由此可见，集装箱流转记录仅为证明承运人实施无单放货的初步证据。当提单持有人提出集装箱流转记录的证据时，已经完成举证责任。此时的举证责任，转移到承运人。承运人需要提出与之相反的证据，证明其没有无单放货。在凯利雅公司诉安进香港公司案中，账单、照片及视频等证据不足以证明承运人仍然实际控制货物。而轻工公司诉元泰公司案中，承运人的证据显得充分并且合理，不仅从承运人角度证明对货物的实际控制，而且从提单持有人的角度反证其知晓或应当知晓货物没有被交付。上述两个案件显示出中国法院对无单放货举证规则的良好运用。

由此可见，集装箱流转记录仅为证明承运人实施无单放货的初步证据。当提单持有人提出集装箱流转记录的证据时，已经完成举证责任。此时的举证责任，转移到承运人

¹³ (2023)浙民终422号。

¹⁴ (2022)浙72民初1760号。

如果无单放货是基于遵守目的港所在地的法律所致, 承运人还需要举证证明当地法律的内容, 以免除无单放货的责任。这涉及到外国法的证明和当事人的举证责任问题, 该问题在青岛一某有限公司诉荷兰怡某有限公司¹⁵ 案中得到体现。

该案中, 青岛一某公司(卖方)与L某公司(买方)签订《销售合同》, 卖方出口大蒜给买方, 装货港中国青岛, 目的港巴西伊塔瓜伊港。荷兰怡某公司签发全套正本记名提单, 提单载明: 托运人一某公司。案涉货物运抵目的港后, 被卸至巴西TECONSEPETIBA码头, 并在巴西外贸综合系统办理了相关登记, 后被提取。因国外买方未支付货款, 一某公司至今仍持有全套正本提单。一某公司主张荷兰怡某公司无单放货, 荷兰怡某公司主张, 根据巴西法律, 承运人必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局, 不能控制货物交付, 不承担无单放货责任。

应怡某公司的委托, 华东政法大学外国法查明中心出具《法律意见书》。该意见书载明:《巴西港口法》第23条规定, 国外进口或者出口国外的货物, 只能在保税港口或者港口设施内进出;《巴西水上货物运输法令》第2条规定, 港口实体的责任始于货物进入其仓库、堆场或者其他指定堆存的地点, 直至有效交付船舶或收货人后终止;《巴西水上货物运输法令》第3条规定, 承运船舶的责任始于接收货物装船时, 直至在目的港船边交货到港口实体或市政码头为止。此外, 怡某公司向一审法院提交的浙江省高级人民法院(2019)浙民终422号民事判决书认定: 根据2018年巴西法律规定, 承运人必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局。

一审法院认为, 《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》第七条规定: “承运人依照提单载明的卸货港所在地法律规定, 必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局的, 不承担无正本提单交付货物的民事责任。”浙江省高级人民法院(2019)浙民终422号民事判决书根据2018年巴西法律规定已经认定承运人必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局, 因无证据证明2018年之后巴西法律对此进行过修订, 且华东政法大学外国法查明中心《法律意见书》查明的2020年6月1

日至2021年5月31日现行有效的巴西法律也能够对此进行印证, 故承运人依照巴西法律必须将承运到港的货物交付给巴西海关或者港口当局的事实, 一审法院予以确认。但是, 荷兰怡某公司主张免除无单放货的责任, 还应当进一步举证证明其将案涉货物交付巴西港口当局后已经丧失控制权。本案中, 因荷兰怡某公司未能提供充分证据证明其将案涉货物交付港口当局后已经丧失控制权, 应承担举证不能的法律后果。¹⁶

一审法院清楚地查明了巴西法律, 但对承运人的举证责任提出了进一步的要求。对此, 二审法院指出, 荷兰怡某公司对货物的责任区间止于将货物交付于巴西港口当局, 荷兰怡某公司并非收货人交付正本提单的对象, 其无法通过收回正本提单控制货物, 亦不存在巴西法律规定允许的可以锁定、控制货物的情形, 荷兰怡某公司在货交巴西港口当局后, 没有控制货物的机会或可能。因此, 二审法院认为, 荷兰怡某公司已穷尽其举证能力, 完成了对丧失货物控制权的抗辩, 对承运人仍能够控制货物的举证证明责任应转移至一某公司。一某公司未有证据进一步证实荷兰怡某公司能够控制货物而未控制, 应承担最终对其不利的法律后果。因此, 荷兰怡某公司将货物交付给巴西港口当局后丧失对货物的控制权, 该公司对一某公司不承担无正本提单交付货物的民事责任。

二审法院明确了《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》第七条规定下的举证责任规则, 在货物必须交付当地海关或者港口当局的情况下合理地平衡了提单持有人和承运人在货物交付方面的举证责任。二审法院的相关举证规则值得肯定和推广。

但要指出的是, 该案判决与最高人民法院在某兰德公司诉地中海公司¹⁷ 案中的判决有所不同。原告某兰德公司诉称, 由于被告的无单放货行为, 导致原告遭受了货款损失。被告地中海公司辩称: 一、不同意原告的诉讼请求, 根据目的港法律规定, 所有进口巴西的货物在卸港后强制交付海关仓库, 由海关的电子系统统一处理后续申报和清关事宜。承运人不介入海关清关和放货的过程。所有的货物仅在未支付运费或结清共同海损的情况下才可以扣留。同时目的港的收货人或者进

¹⁵ (2022)鲁民终1534号。

¹⁶ (2021)鲁72民初681号。

¹⁷ (2020)最高法民再171号, (该案为“人民法院案例库”中的“参考案例”)。

口人直接通过当地的报关人员为货物清关并直接向海关仓库清点货物，并不需要向海关出示正本提单。此案的争议焦点为：地中海公司是否应当承担无单放货赔偿责任。最高人民法院认为，根据修改前的巴西法律，承运人只能向当地海关或者港口当局交付货物，再由收货人持正本提单向海关或者港口当局提取货物。而根据新规，收货人需拿正本提单向船公司换取交货单，凭交货单到海关办理清关，清关完毕后凭海关货物放行证明提货，无需再出示正本提单。因此，收货人以正本提单向承运人换取交货单是其办理清关手续的前提。从新规规定的目的港交货流程来看，承运人在货物交付给目的港海关后并未丧失对货物的掌控。据巴西财政部海关管理司解释，本次条款修改的目的是提高货物清关效率，简化进口程序，不影响正常国际贸易的物权交割，亦印证承运人在目的港对货物的控制与正常国际贸易流程并无本质区别。因此，地中海公司主张免责，但其提供证据不足以证明依照提单载明的卸货港所在地法律规定，必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局，法院对其抗辩主张不予支持。

对于上述两个案件中巴西法律的不同适用，本文无从考证。但可以看出的是，不同法院对巴西法律的查明和适用有着完全相反的结论。青岛一某有限公司诉荷兰怡某有限公司案是二审法院做出的判决。对于该判决是否会被最高人民法院再审，甚至改判，我们拭目以待。

承运人对集装箱货物的责任期间

《海商法》第四十八条的规定，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。这与《海牙-维斯比规则》中承运人对货物的责任相同。承运人在责任期间对货物承担上述责任。《海商法》第四十六条第一款规定，承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。北尔旗国际货运代理(上海)有限公司诉上海海华轮船有限公司案¹⁸很好的诠释了承运人对集装箱装货物的责任以及责任期间问题。

《海商法》第四十八条的规定，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。这与《海牙-维斯比规则》中承运人对货物的责任相同。承运人在责任期间对货物承担上述责任

该案中，涉案集装箱对温度有特定的要求。收货人在提货时发现涉案集装箱在卸货港堆场期间处于未插电状态，集装箱温度不符合合同约定。海华公司抗辩，涉案集装箱在目的港未插电，系发货人委托的车队在起运港未准确预录集装箱信息，以致涉案舱单将该集装箱记载为普通箱，进而导致该集装箱卸至目的港堆场后未安排插电，货方对此负有过错，海华公司不应承担责任。

¹⁸ (2022)沪民终1040号。

Lloyd's Law Reports Bound Volume Series, Volume 1 2024

Available soon – order your copy today

This new volume features analysis and verbatim text of the most noteworthy court judgments to be handed down in the first six months of 2024.

customersuccess@lloydlistintelligence.com

Lloyd's List Intelligence 

一审法院认为，即使如海华公司所述，亦不能免除其责任。首先，按照运输合同约定，海华公司应当为涉案集装箱全程插电，目的港堆存期间亦在其责任期间内，发货人车队所填报信息并不能产生变更北尔旗公司和海华公司之间合同约定的效力，海华公司始终负有在其责任期间对涉案集装箱进行插电的合同义务。其次，涉案集装箱在船期间一直处于插电状态，说明承运船舶是知道涉案集装箱需要插电且做了相应安排，并没有受到预录信息不准确的影响。而作为海华公司合同履行辅助人的目的港码头却将涉案集装箱当作普通箱对待，其根本原因应归咎于海华公司在运输各环节的管理安排上存在疏漏，未尽到承运人妥善谨慎的管货义务。综上，海华公司应对货损承担全部赔偿责任。¹⁹ 二审法院驳回承运人上诉，维持原判。

该案清晰的体现了承运人的责任期间内对集装箱货物的责任。不同于非集装箱装运的货物的责任期间，承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。因此，从承运人接收托运人的货物开始，承运人的对货物的责任已经开始，即《海商法》第四十八条的规定，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。有如该案法院所说，该责任不因托运人交付货物时的操作而免除。承运人对货物的责任，是承运人独立的法律责任，不能依赖于托运人的行为和责任。这也许就是法律规定中的“妥善地、谨慎地”所表达的含义。

承运人对非集装箱货物的责任期间

《海商法》第四十六条规定，承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。前款规定，不影响承运人就非集装箱装运的货物，在装船前和卸船后所承担的责任，达成任何协议。

在中国太平洋财产保险股份有限公司大连分公司诉奋进BBG航运有限公司案中，²⁰ 原告的被保险人购买的大豆装载于被告所属的“BBG ENDEAVOR”轮自阿根廷运往中国。船舶抵达江阴港卸货，由南京海关进行重量检验，根据岸磅称重数据，检验结果货物重量短少282.702公吨，被保险人因此遭受货物短少损失。原告向被保险人支付了短少损失保险赔款后，取得该赔款范围内的代位求偿权，向奋进BBG航运有限公司代位索赔货物的短少损失。被告奋进公司辩称，卸货操作是由收货人安排，即便货物短少，也超出承运人的责任期间。

一审法院认为，南京海关在其职权范围内对本案货物所做的重量检验，虽然实施衡器衡重的地点在岸上，时间也已经在卸船之后，但此项重量检验系按照相关检验鉴定规程在货物卸下船后立即在卸货口岸实施，其检验结果足以证明奋进公司的责任期间内货物发生了短少。南京海关行使检验职能的对象是进口货物，即便由收货人安排卸货，但只有经过海关检验、计重后，收货人才能取得对货物的实际控制。根据上述法条关于承运人法定责任期间的规定，不能推定出只有货物卸船前的称重结果方能约束承运人的结论。奋进公司没有提出合理理由或有效证据证明，案涉货物自越过船舷至衡器衡重的过程中，存在其他的、非承运人控制的事由导致货物短少的可能。因此，被告奋进公司的上述抗辩理由缺乏事实和法律依据，一审法院不予支持。²¹

奋进BBG航运有限公司上诉。二审法院认为，通常情形下，承运人不负责货物卸离船舶后发生的毁损、灭失，但货物卸船后即进行岸磅计重，计重结果反映的是货物卸载时的重量，并未超出承运人责任期间。现有证据也不足以证明在货物卸离船舶、进行岸磅计重过程中存在计重不规范或发生灭失等情形，岸磅计重显示货物存在短量，未超出承运人责任期间。因此，二审法院驳回上诉，维持原判。

该案清楚的展示了法院如何认定承运人对非集装箱货物的责任期间。该责任期间是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下

¹⁹ (2021)沪72民初963号。

²⁰ (2022)苏民终1386号。

²¹ (2021)苏72民初844号。

的全部期间。尽管货物的卸货操作是由收货人安排，一审法院指出，只有经过海关检验、计重后，收货人才能取得对货物的实际控制。二审法院指出，货物卸船后即进行岸磅计重，计重结果反映的是货物卸载时的重量，并未超出承运人责任期间。由此可见，法院对由卸货，经海关检验放行，到交付收货人的阶段，视为承运人的责任期间。这种理解是合理的，因为货物不太可能在海关检验阶段发生短少损失，短少损失更多的应该发生在运输和卸货阶段，而这二者都是承运人的责任期间。将承运人对货物数量的责任期间延伸至海关放行，收货人接受货物的阶段，是符合立法本意的。但是，如果货物的损害不是短少损失，而是其他损失，例如海关检验期间发生的灭失或损坏，这个阶段是否仍然被视为承运人的责任期间，是个值得思考的问题，因为这期间发生的灭失或损坏，不是货物运输或卸载阶段的责任延续。

舱面货与承运人免责

货物装载于舱面，其海上运输中的风险会大于装载于舱内。对此，《海商法》第五十三条规定，“承运人在舱面上装载货物，应当同托运人达成协议，或者符合航运惯例，或者符合有关法律、行政法规的规定。承运人依照前款规定将货物装载在舱面上，对由于此种装载的特殊风险造成的货物灭失或者损坏，不负赔偿责任。承运人违反本条第一款规定将货物装载在舱面上，致使货物遭受灭失或者损坏的，应当负赔偿责任”。对于托运人同意装载于舱面上的货物，承运人仍然承担妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物的责任。

在上述太平洋保险公司诉NYC航运有限公司等案中，根据涉案提单的记载，涉案5台牵引车被装载于舱面上。涉案提单正面明确批注，货物装船前在无遮蔽的露天场所存放，表面有刮擦、锈蚀和油污，船方不负责积载、捆扎和紧固，货物装载于舱面由货方承担其风险，任何原因造成的货物损坏或灭失，承运人均不承担其责任。5台牵引车因恶劣海况和自燃而损坏。除承运人识别外，案件的另一个纠纷是，承运人NYC航运公司是否对涉案货损免责。

一审法院认为，依照《海商法》第五十三条第二款之规定，NYC航运公司对由于货物装载于舱面的特殊风险造成的货物灭失或者损坏，不负赔偿责任。法院指出，涉案船舶在运输途中两次遭遇恶劣天气。调查报告分析货损原因为，车辆的结构损坏由大浪造成，而自燃则因航行中遭遇恶劣天气时的海水涌入、大浪、内部泄露和强力冲刷所导致的电气短路所造成。报告认为，即便要把车辆装载到舱口盖甲板上，也必须断开电池。报告还认为，在舱口盖上装载任何牵引车时应采取保护措施，因为除了短路，如果牵引车与海水接触，其部件将会严重生锈。法院由此得出结论，涉案货损的原因系牵引车货物装载于甲板之上所遭遇的海上风浪。无论是电气短路引起的烧毁损坏，还是车辆的结构性损坏，都是因为海上的恶劣天气和大浪造成的，都属于货物装载于舱面的特殊风险造成的损坏。因此，法院认为，涉案货损因牵引车货物直接裸装装载于舱面，而未采取任何防水、防浪、防短路等包装或措施所导致，且无证据证明承运人存在其他违法或违约行为，不应由NYC航运公司承担其赔偿责任。二审法院支持一审法院的认定和判决。

依照《海商法》，承运人对由于货物装载于舱面的特殊风险造成的货物灭失或者损坏，的确可以不负赔偿责任。但这种免责并不意味着承运人因违反其他法律规定或合同约定也可以免责。该案中，法院指出，涉案货损因牵引车货物直接裸装装载于舱面，而未采取任何防水、防浪、防短路等包装或措施所导致，但没有指出，未采取措施是否违反法律规定或合同约定。这种观点，似乎将同意舱面货与舱面货的责任等同。也就是说，托运人同意舱面货，则承担舱面货的一切风险和损失。这种观点与《海商法》中的承运人责任规则不尽相同。《海商法》第四十八条规定，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。即使托运人同意货物装载于舱面，也不自动或当然免除承运人的该项责任，除非该项责任由货方承担，例如装卸货物。该案中，没有对防水、防浪、防短路等包装或措施的责任予以分析，不能确定该责任是否属于托运人。如果属于托运人的责任，则承运人可以免责；反之，则承运人应当承担相应的责任。

货运代理合同

货运代理人或承运人

货运代理合同并未规定在《海商法》中，中国司法实践主要依据《货代司法解释》和当事人约定的货运代理合同。当货运代理人被认定为承运人时，则适用《海商法》中有关承运人的规定。绍兴市柯桥区厚文进出口有限公司诉浙江欧科国际货运代理有限公司(厚文公司诉欧科公司)案,²² 讨论了货运代理人的身份，即代理人还是承运人。该案中，厚文公司出口一批布料。货物经欧科公司安排拖卡装箱、拖运入港和委托报关，欧科公司为涉案货物运输签发提单，货物从舟山金塘港区经水路运至俄罗斯海参崴。厚文公司询问货物去向，欧科公司回复货物在目的港无人提取，没有放货和清关。厚文公司得知欧科公司已将货物放给国外客户，主张欧科公司应赔偿货款损失。欧科公司予以否认。

一审法院认为：本案系海上货物运输合同纠纷。货物出运前，欧科公司从厚文公司处提货组箱、拖卡、报关，围绕上述行为形成的海上货运代理合同关系依法成立。厚文公司以海上货运代理合同纠纷提起诉讼，经一审法院释明，厚文公司选择以海上货物运输合同纠纷提起诉讼。该选择是基于《货代司法解释》的规定。该解释第四条规定，“货运代理企业在处理海上货运代理事务过程中以自己的名义签发提单、海运单或者其他运输单证，委托人据此主张货运代理企业承担承运人责任的，人民法院应予支持”。欧科公司签发提单的行为，可以证明其已承诺运输货物至目的港并接受提单持有人指示放行货物。但因厚文公司诉请超出对承运人一年的诉讼时效(该问题下文另有论述)，一审法院驳回厚文公司的诉讼请求。²³

厚文公司上诉请求：一审法院对厚文公司与欧科公司双方之间的法律关系认定不全面，减轻了欧科公司的责任。本案中厚文公司与欧科公司双方不仅存在海上货物运输合同关系，也存在货运代理合同关系。即使一审法院认定欧科公司出具了提单，应承担无船承运人的责任，但并不是出具了提单就可以免除货代合同项下的货代责任。一审

法院仅认定厚文公司与欧科公司在货物出运前存在货运代理合同关系，显然是错误、不全面的。二审法院认为，厚文公司的上诉主张不仅逻辑错误，也与其一审诉请矛盾。驳回上诉，维持原判。

该案中，厚文公司和欧科公司的确不仅存在海上货物运输合同关系，也存在货运代理合同关系。所以，厚文公司先是以海上货运代理合同纠纷提起诉讼，后经一审法院释明，然后选择以海上货物运输合同纠纷提起诉讼。尽管不清楚厚文公司改变诉因的原因，但其改变诉因的法律后果是显而易见的，因为基于海上货物运输合同和海上货运代理合同而提起诉讼的诉讼时效是不同的。前者对承运人的诉讼时效，是基于《海商法》对承运人的一年诉讼时效；后者对代理人基于《民法典》的三年诉讼时效。如果厚文公司的诉讼是基于货运代理合同，并没有超过诉讼时效。尽管选择以海上货物运输合同纠纷提起诉讼是厚文公司自己的选择，但该选择是经过法院的释明。法院如何向厚文公司释明以及厚文公司如何做出选择，判决中没有提及。

厚文公司可以在诉因上做出选择，但是否只能选其一，值得商榷。法律要求原告说明诉讼的原因，但没有规定原告只能主张一个原因

厚文公司可以在诉因上做出选择，但是否只能选其一，值得商榷。法律要求原告说明诉讼的原因，但没有规定原告只能主张一个原因。如果厚文公司选择一个诉因，主张欧科公司承担另一诉因下的责任，的确有如二审法院认为，该主张不仅逻辑错误，也与其一审诉请矛盾。但如果允许厚文公司选择两个诉因，主张欧科公司在海上货物运输合同下承担责任，如果不能承担责任，则在海上货运代理合同下承担责任，如此，就不会存在诉请矛盾的问题。当然，可能存在欧科公司在两个诉因下都承担赔偿责任但赔偿责任大小不同的情况。此时，法院再做释明，要求厚文公司做出诉因选择，或根据职权做出恰当选择，可能较为合理。

²² (2023)浙民终402号。

²³ (2023)浙72民初5号。

委托人责任范围

货运代理合同中，委托人的责任和代理人的责任，应在代理合同中约定清楚，避免产生责任纠纷。在港中旅华贸国际物流股份有限公司南京分公司诉京必优特机械进出口有限公司、南京巴夫诺机械设备制造有限公司案中，²⁴ 京必优特公司、巴夫诺公司(甲方)与华贸南京分公司(乙方)订立《货运代理协议》。《货运代理协议》第2条约定：“如货物到港后收货人不支付海运费及目的港产生的相关费用，甲方需在该货物到港后30天内支付给乙方”。京必优特公司、巴夫诺公司委托华贸南京分公司出口货物。货物到港后无人提货，在目的港产生的滞箱费、堆存费以及超期用箱费、仓库费用。华贸南京分公司支付上述费用后，诉请京必优特公司、巴夫诺公司赔偿上述费用。

原审判决京必优特公司、巴夫诺公司应向华贸南京分公司支付案涉货物在目的港产生的相关费用，包含案涉货物在目的港产生的滞箱费、堆存费以及超期用箱费、仓库费用和相应利息。²⁵ 京必优特公司、巴夫诺公司申请再审称：原审判决目的港无人提货产生的损失应由京必优特公司、巴夫诺公司承担错误。首先，本案不属于目的港无人提货的情形。目的港无人提货是指承运人联系不到收货人，或收货人拒绝换单提货。在海上货物运输过程中，承运人交付货物之后，承托双方运输合同权利义务就全部履行完毕，货物交付之后承运人产生的损失不应由托运人承担。收货人向承运人换取提货单，即视为其行使了提取货物的权利并经承运人接受，此后收货人逾期提货或拒绝提货造成损失的，承运人应该向收货人主张。其次，目的港产生的相关费用不是在代理期间产生的费用。目的港无人提货产生的集装箱超期使用费的责任承担主体，应是托运人或发货人。案

涉的费用应属于收货人行使提货权后对承运人产生的一种违约行为造成的损失。后期提货人未正常提货产生的费用是其与港口码头或船公司的纠纷，并非货运代理纠纷。因此，本案的代理费并非在代理期间产生的费用，而是代理合同履行完毕后产生的费用。

再审认为，原审判决并无不当。首先，虽然收货人换取了提货单，不属于目的港无人提货的情形，但从《货运代理协议》来看，京必优特公司、巴夫诺公司承诺在收货人不支付海运费及目的港产生的相关费用时支付给华贸南京分公司。京必优特公司、巴夫诺公司支付相关费用具有合同依据，与收货人是否换取提货单无关。其次，华贸南京分公司作为受托人，履行代理行为不存在过错。驳回京必优特公司、巴夫诺公司的再审申请。

该案反映的是《货运代理协议》中委托人责任范围问题。委托人认为，其责任范围仅限于货物运抵目的港，目的港无人提货产生的费用和造成的损失，则不在其责任范围内，因此，目的港产生的相关费用不是在代理期间产生的费用，此后收货人逾期提货或拒绝提货造成损失的，承运人应该向收货人主张，而不是委托人。这种观点，符合一般的货运代理业务特征，但委托人是否承担目的港产生的与货物相关的费用，还要看代理协会中约定的委托人责任。该案中，合同第2条约定的委托人承担相关费用的前提是收货人不支付相关费用，而对收货人不支付费用的原因没有约定，例如无人提货。因此，委托人的责任范围扩大到目的港收货人提货阶段。如果委托人希望减小自己的责任范围，应当在代理合同中明确约定，例如约定在目的港产生的相关费用，由收货人承担，委托人不承担收货人相应的责任，但本案中并无这样的约定。

²⁴ (2023)最高法民申917号。

²⁵ (2021)苏民终1985号。

Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly Bound Volume Series, 2023 Edition

Available now – order your copy today

This new volume features analysis and verbatim text of the most noteworthy court judgments to be handed down in the second six months of 2023.

customersuccess@lloydslistintelligence.com

Lloyd's List Intelligence 

代理人责任范围

货运代理合同，不仅要约定委托人的责任范围，也要约定清楚代理人的责任范围。对责任范围条款的解释，不仅要符合合同本身的内容，也要有合理的解释方法。

在锦州某机械部件有限公司诉上海某国际货运代理有限公司案中，²⁶ 锦州某公司与上海某公司大连公司签订《货运出口代理协议》，约定上海某公司大连公司作为锦州某公司的代理人代为办理出口货物的订舱配载、报关、报检、仓储、内陆运输、集港等工作以及双方协商办理的其他相关业务。上海某公司根据其采用的FIATA标准规则履行相关服务义务；双方同意适用前述FIATA标准规则作为认定上海某公司大连公司在本协议项下责任和赔偿的依据。FIATA国际货运代理业标准(示范)规则第6.1.2条规定：“对第三人的过错免责货运代理不承担第三人的行为和疏忽产生的损失，例如，但不限于承运人、仓管人员、装卸工人、港口当局及其他货运代理人，除非他在选择、指示及监督此第三人时未恪尽职守”。

货运代理合同，不仅要约定委托人的责任范围，也要约定清楚代理人的责任范围。对责任范围条款的解释，不仅要符合合同本身的内容，也要有合理的解释方法

装载案涉货物的卡车发生事故，造成案涉货物损坏。为此，上海某公司免除了案涉货物运费并免费为锦州某公司补发空运货物，在后续业务合作中为锦州某公司减免运费，并承诺以在后期合作中根据运费价格继续减免运费的方式对锦州某公司进行补偿。锦州某公司起诉上海某公司，要求赔偿减免运费后的货物损失。

一审法院认为，锦州某公司与上海某公司大连公司自愿签订《货运出口代理协议》，均认可双方为货运代理合同关系。一审法院查明，上海某公司

大连公司其在选任、指示及监督承运人方面没有过错。一审法院同时认为，上海某公司大连公司同意以减免运费的方式对锦州某公司的损失进行补偿与将货损赔偿款直接支付给锦州某公司不能等同。锦州某公司主张其与上海某公司大连公司就案涉货损赔偿已达成协议的主张不能成立。²⁷

锦州某公司上诉称：上海某公司大连公司在代理中存在过错。上海某公司大连公司在选任时未审核联运合同承运人资质，也未将承运人运输情况及时告知锦州某公司。虽然上海某公司大连公司、上海某公司提交了墨西哥运输公司的行驶证和驾驶证，但未提交该公司的运输资质证明、年检证明，更未审查该公司对货物承运保险的保险情况。可见，其在选任运输公司时未履行必要的审查义务，具有严重过错。

二审法院认为，因上海某公司大连公司提交了相关墨西哥公路承运方的相关资料，表明案涉墨西哥的公路承运人、车辆及司机均合法存续并具有相应资质，系因交通事故导致了涉案货损的发生。可以证明上海某公司大连公司已经履行了“货运代理合同”及《FIATA标准规则》项下选择、指示、监督第三人的义务。在锦州某公司未提供证据证明上海某公司大连公司从事代理事务存在过错并且该过错与货损之间有因果关系的情况下，无法认定上海某公司大连公司、上海某公司对案涉货损存在过错。所以锦州某公司的上诉理由缺乏证据证明，法院不予采信。

该案判决很好地说明了货运代理业务中常见的两个重要法律问题。第一，一方当事人在违约发生后采取的补救措施，包括补偿以及减免费用，并不意味着承担责任。除非一方当事人承担责任。因此，对方当事人主张赔偿责任，仍然负有举证责任，证明违约的发生和违约造成的损失。第二，货运代理人承担合理的合同义务，而不是绝对的义务。例如本案中，对实际承运人的选择，货运代理人只需要根据合同要求，选择具有相应资质的承运人即可，不需要对承运人资质以外的情况予以掌握，例如对货物运输保险的承保情况，这些已经超出代理人必要和合理的代理责任范围。该案对责任承担的判断恰当的平衡了货运出口代理双方的权益。

²⁶ (2023)辽民终1881号，(该案入选《人民司法》2024年4月第11期)。

²⁷ (2023)辽72民初653号。

赔偿责任

如果委托人主张代理人承担违反货运代理合同而产生的损失，委托人需要证明其因违约遭受的损失，例如货物灭失的损失。代理人可以以委托人没有遭受损失作为抗辩，例如委托人已经收到货款。这种情况发生在山东某公司诉青岛某公司案。²⁸

该案中，山东某公司与青岛某公司签署货运代理合同，青岛某公司代理山东某公司的货物出口。山东某公司主张青岛某公司承担货物灭失的赔偿责任。原判决认为，山东某公司预先收到货款，青岛某公司不需要承担赔偿责任。²⁹

山东某公司申请再审称，原判决违背法律规定。1.山东某公司遭受的是货物灭失的损失。2.原判决混淆买卖合同关系与海上货运代理合同关系，将买卖合同的货款是否返还作为处理货运代理纠纷案件的前提，处理错误。将山东某公司预先收到货款与青岛某公司违约责任相互抵销，违反损益相抵的法律规则。3.山东某公司的具体损失表现在：(1)前期购买货物，以及加工、运输、人工等成本；(2)向菲律宾客户重新补货的费用；(3)开发客户的费用、失去该客户减少的利润，以及为维权支付的律师费、诉讼费、货运代理费等各种损失。

再审法院经审查认为，山东某公司诉请青岛某公司承担违约赔偿责任，应证明青岛某公司的违约行为给其造成了损失。根据已经查明的事实，山东某公司发货前已从买方处收到货款。该公司所称补货损失尚未实际发生。据此，原判决以山东某公司目前未因货物灭失实际受到损失为由，驳回其诉讼请求，并无不当。同时，原判决也并未剥夺山东某公司此后因实际产生损失再行索赔的权利。

山东某公司申请再审的理由不成立，驳回山东某公司的再审申请。

该案涉及赔偿责任中的一个重要问题，即损失证明问题。山东某公司申请再审称，其遭受的是货物灭失的损失。法院认为，山东某公司发货前已从买方处收到货款，因此没有损失。该判决将买卖合同中的货物价款，抵消货运代理合同下或货物灭失造成的损失，不无道理。如果货物没有灭失，山东某公司则可以收到货款。因此，当货物灭失的时候，可能的损失就是应收货款或货物的价值。既然山东某公司已收到货款，则没有实际货物灭失的损失，因货物灭失实际受到损失为由，的确无法获得支持。如果支持山东某公司的诉讼请求，则山东某公司可能会因此双重获益。当然，山东某公司可能后续产生相关的损失，例如重新补货，或者退还货款。但有如再审所说，原判决也并未剥夺山东某公司此后因实际产生损失再行索赔的权利。

此外，山东某公司主张具体损失为：(1)前期购买货物，以及加工、运输、人工等成本；(2)向菲律宾客户重新补货的费用；(3)开发客户的费用、失去该客户减少的利润，以及为维权支付的律师费、诉讼费、货运代理。这些主张，和前述主张的货物灭失的损失完全不同，不应是具体损失，而是其他相关损失。这些相关损失，和山东某公司收到的货款不能等同，因此不应适用前述判决理由。如果山东某公司能够证明这些损失的发生，并证明这些损失是由于青岛某公司违反货运代理合同而造成，其主张应该得到支持，但判决书没有对此予以辨析。

²⁸ (2023)最高法民申2867号。

²⁹ (2023)鲁民终212号。

Lloyd's Law Reports Bound Volume Series Volume 1 2024

Available soon – order your copy today

customersuccess@lloydslistintelligence.com

Lloyd's List Intelligence 

危险货物和违约金

危险品运输在海上货物运输中风险较高,因此,承运人一般都会规定危险品损害赔偿金额。当危险品造成承运人损害发生时,承运人可以依据约定的违约金要求责任方赔偿。当发生的损害较小的时候,责任方可能主张约定的违约金较高,从而要求法院予以调整。《民法典》第五百八十五条第二款规定:“约定的违约金低于造成的损失,人民法院或者仲裁机构可以根据当事人的请求予以增加;约定的违约金过分高于造成的损失,人民法院或者仲裁机构可以根据当事人的请求予以适当减少”。这种纠纷出现在泉州安通物流有限公司诉天津昌鑫货运代理有限公司案。³⁰

危险品运输在海上货物运输中风险较高,因此,承运人一般都会规定危险品损害赔偿金额。当危险品造成承运人损害发生时,承运人可以依据约定的违约金要求责任方赔偿。当发生的损害较小的时候,责任方可能主张约定的违约金较高,从而要求法院予以调整

该案中,昌鑫公司瞒报危险品,造成安通公司损失。安通公司主张昌鑫公司应当按照合同约定的违约金予以赔偿。昌鑫公司主张案涉瞒报危险品的违约金过分高于安通公司的实际损失,请求法院予以调整。对此,昌鑫公司提出,在合同履行方面,案涉17个集装箱货物已有12个到达目的地,安通公司收取运费的合同目的已实现。在实际损失方面,安通公司并未因运输案涉货物而受到行政处罚或者第三人追偿,亦未出现其他相关利益损害。

原审法院认为,昌鑫公司作为违约方,已完成相应举证责任,可以证明约定的违约金高于安通公司实际损失,应由安通公司应当提供相应证据证明违约金合理。由于安通公司没有完成该举证,原审

法院认定案涉约定的违约金过分高于安通公司的实际损失并应当予以调整。原审法院综合考虑合同履行、承运人的损失情况、成本投入以及约定的违约金具体数额等因素,在法律规定的违约金调整范围之外,进一步考量案涉危险品运输的特殊性,对违约金进行了相应的调整。³¹

对于违约金的调整,安通公司申请再声称:首先,在违约金条款合法有效的情况下,昌鑫公司多次恶意违反诚信原则,实施瞒报危险品行为,其依法不能主张调低违约金。根据我国立法导向及最高人民法院166号指导案例公布的意见来看,³²当违约方严重违反诚信原则时,其不能主张调低违约金。根据166号指导案例,当事人如违反约定具有主观恶意,严重违背诚实信用原则,则其有关违约金降低的主张,不应获得支持。本案中,昌鑫公司在明知托运货物为危险品的情况下,仍旧多次进行托运,将极大影响社会公共安全。在昌鑫公司主观恶意明显的情况下,仍调减违约金,是变相鼓励当事人违反诚信、恶意违约,这与民事法律规范确定的诚实信用原则不符。当违约方行为严重违反诚信原则情况下,法院应依法认定其不能主张调低违约金。

此外,安通公司主张,原审判决针对瞒报危险品违约金之惩罚性功能的否定性评价,将助长托运人瞒报危险品的行为,造成违约方与守约方之间的“利益失衡”。瞒报危险品违约金兼具补偿性及惩罚性功能,其惩罚性功能在维护海运安全、海洋生态保护方面,具有不可或缺的作用。如果否定瞒报危险品违约金的惩罚性功能,则本案中,未发生海难事故之局面将利好于违约方,而真正遵守法律法规且花费大量人力物力以避免事故发生的守约方却无法获得司法救济与保障,其势必令诸如昌鑫公司之类的违法企业,基于投机心理和较低的违法成本,肆无忌惮地继续瞒报危险品,这无疑将增加海上运输活动的风险,并继而造成真正的“利益失衡”。本案涉及的并不是一般商事领域的违约金事项,而是涉及安全生产、生态环境保护的违约金事项,且相关违约金金额也与行业惯例相吻合。

对于违约金是否约定过高,再审法院认为,当事人请求人民法院减少违约金的,人民法院应当以《民法典》第五百八十四条规定的损失为基础,兼顾合同的履行情况、当事人的过错程度等综合因素,

³¹ (2023)闽民终519号。

³² 北京隆昌伟业贸易有限公司诉北京城建重工有限公司(2017)京0106民初15563号。

³⁰ (2023)最高法民申1241号。

根据166号指导案例，当事人如违反约定具有主观恶意，严重违背诚实信用原则，则其有关违约金降低的主张，不应获得支持

根据公平原则和诚信原则予以衡量，并作出裁判。《民法典》第五百八十四条规定，“当事人一方不履行合同义务或者履行合同义务不符合约定，造成对方损失的，损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失，包括合同履行后可以获得的利益；但是，不得超过违约一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违约可能造成的损失”。再审法院认为，约定的违约金超过根据《民法典》第五百八十四条规定确定的损失的百分之三十的，一般可以认定为《民法典》第五百八十五条第二款规定的“过分高于造成的损失”。基于此，原审法院认定案涉约定的违约金过分高于安通公司的实际损失并应当予以调整，并无明显不当。再审法院驳回安通物流有限公司的再审申请。

《民法典》的确赋予了法院对于调整违约金的自由裁量权，但有如再审法院所说，“当事人请求人民法院减少违约金的，法院应当以《民法典》第五百八十四条规定的损失为基础，兼顾合同的履行情况、当事人的过错程度等综合因素，根据公平原则和诚信原则予以衡量，并作出裁判”。而根据原审法院的判决，法院似乎只考虑了《民法典》第五百八十四条规定的损失基础，兼顾合同的履行情况，没有体现出对当事人的过错程度的考虑，而当事人的过错程度又关系到诚信原则；如果不考虑当事人的过错程度和诚信原则，似乎也不能实现公平原则。此外，尽管瞒报危险品违约金之惩罚性功能值得商榷，毕竟其不符合《民法典》第五百八十四条规定的损失基础，但最高人民法院166号指导案例应当得到一定的尊重和考虑。该案中一方当事人同意和解协议并承诺高额违约金，但并未依约履行后续给付义务，具有主观恶意，有悖诚实信用。对于该方当事人请求减少违约金的，166号指导案例的裁判要点中明确指出，人民法院不予支持。本案中一方当事人瞒报危险品，可以视为主观恶意，违背诚实信用原则，其请求减少违约金的主张，似乎不应予以支持。

Lloyd's List Intelligence 

[i-law.com](https://www.lloydslistintelligence.com/i-law) delivers expert case reporting, commentary and analysis across specialist areas of commercial practice. Our industry expertise means we don't just provide you with the information: our analysis tells you what it means for you, your clients and your business. And connected content and powerful search functionality gives you the broad perspective you need when conducting legal research.

Go to [lloydslistintelligence.com/i-law](https://www.lloydslistintelligence.com/i-law) to find out more.

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)
customersuccess@lloydslistintelligence.com



港口货物保管合同

港口货物保管合同纠纷在近几年来成为中国海事审判长较为有争议和复杂的纠纷。上海奋钧新能源科技有限公司诉沧州黄骅港钢铁物流有限公司案,³³ 体现出这一纠纷的复杂性,同时清楚的分析了贸易合同,保管合同和运输合同之间的关系。

该案中,奋钧公司与宝昶公司签订采购合同。宝昶公司与兖矿公司签订《委托代理合同》,委托兖矿公司采购该货物。货物铝矾土由“丰德海”轮装载自印度尼西亚巴东港运往中国黄骅港。兖矿公司与外代公司签订的《铝土矿代理协议》。兖矿公司按协议约定标准向外代公司支付港杂费、堆存费及代理费。

“丰德海”轮抵达黄骅港。外代公司与钢铁物流公司就“丰德海”轮货物签订《港口作业合同》,外代公司委托钢铁物流公司进行“丰德海”轮铝矾土货物的港口作业事宜。铝矾土卸至钢铁物流公司经营的河钢码头。随后,外代公司与钢铁物流公司签订《港口货物作业委托合同(铝矾土)》,约定外代公司委托钢铁物流公司进行“丰德海”轮铝矾土的港口作业和堆存相关事宜。

同时,奋钧公司与钢铁物流公司签订《港口长期作业合同(铝矾土)》委托钢铁物流公司提供港口作业服务,并向钢铁物流公司发出《业务联系函》,确认奋钧公司在钢铁物流公司靠泊的全部外贸铝矾土船舶已委托外代公司代理。钢铁物流公司就“丰德海”轮做出《单船作业计划》,文件中载明的“货主”为“上海奋钧”。

兖矿公司通知外代公司办理提货手续。外代公司随即向钢铁物流公司主张提货。钢铁物流公司将外代公司主张提货事宜书面告知了奋钧公司,奋钧公司随即表示不能放货。之后,当事人就“丰德海”轮提、放货纠纷多次相互致函,对提、放货事宜未达成一致意见,奋钧公司提起本案诉讼。

一审法院认为,本案为港口货物保管合同纠纷。本案的争议焦点为:1.各方当事人之间的法律关系;2.钢铁物流公司应该向谁交付货物。³⁴一审法院就

钢铁物流公司于外代公司和奋钧公司的法律关系予以分析。首先,外代公司与钢铁物流公司之间签订了《港口作业合同》、《港口货物作业委托合同(铝矾土)》。该两份合同内容包括“丰德海”轮货物的港口接卸作业、仓储及发运。一审法院认为,基于港口接卸作业,外代公司与钢铁物流公司成立港口作业合同关系。基于仓储及发运,外代公司与钢铁物流公司成立港口货物保管合同关系。同时,根据兖矿公司与外代公司签订的《铝土矿代理协议》以及兖矿公司按协议约定标准向外代公司支付港杂费、堆存费及代理费的行为,应当认定就涉案货物兖矿公司与外代公司成立委托合同关系,兖矿公司为委托人,外代公司为受托人。

其次,虽然奋钧公司与钢铁物流公司签订《港口长期作业合同(铝矾土)》,但不能由此推论外代公司作为货运代理人的进口铝矾土货物皆是奋钧公司作为委托人。一审法院指出,随着经济的发展,大宗散货在途交易频繁,同一船货物在进口后的国内贸易中可能已经签订了多手买卖合同,或者有多个意向购买方。此情形下,交易链条中的多方买受人或多个意向购买方都会向该批货物的船舶代理人或货运代理人咨询货物到港信息、港口费用及代理费用等。货运代理人及相关方进行信息沟通,甚至在其委托人的授权下收取最终买方或意向买方的港口费用,不能由此认定货运代理人与这些相关方成立了委托合同关系。虽然《港口作业合同》中的“特约事项”中记载了“奋钧船”,外代公司员工签字的《单船作业计划》中载明的“货主”也为“上海奋钧”,但奋钧公司与钢铁物流公司在庭审中均主张港口货物作业的委托人、港口仓储合同的存货人与货物所有权人无关,由此奋钧公司与钢铁物流公司不能以两份文件中记载的与奋钧公司有关的信息推论奋钧公司为外代公司的委托人。因此,一审法院认为,奋钧公司提交的证据不能证明其就“丰德海”轮货物与外代公司成立委托合同关系,其不是外代公司的委托人。

基于上述分析,一审法院就钢铁物流公司应该向谁交付货物做出判断。首先,根据《合同法》第四百零二条(现《民法典》第九百二十五条)规定,受托人以自己的名义,在委托人的授权范围内与第三人订立的合同,第三人在订立合同时知道受

³³ (2022)津民终1111号。

³⁴ (2022)津72民初225号。

托人与委托人之间的代理关系的，该合同直接约束委托人和第三人。一审法院指出，本案中没有任何证据证明钢铁物流公司在与外代公司订立“丰德海”轮货物港口作业合同时，明知谁是外代公司的委托人，根据合同相对性原理，合同只约束受托人和第三人，法律效果也直接归属于受托人与第三人。因此，一审法院认为，外代公司向钢铁物流公司主张提货时，钢铁物流公司应当履行向外代公司或其指定的人交付货物的合同义务。

其次，《合同法》第四百零三条第一款（现《民法典》第九百二十六条第一款）规定，受托人以自己的名义与第三人订立合同时，第三人不知道受托人与委托人之间的代理关系的，受托人因第三人的原因对委托人不履行义务，受托人应当向委托人披露第三人，委托人因此可以行使受托人对第三人的权利，但第三人与受托人订立合同时如果知道该委托人就不会订立合同的除外。一审法院指出，究矿公司基于与外代公司的委托合同向其主张交付货物，外代公司由于钢铁物流公司不予交货的行为对究矿公司不履行义务，究矿公司在得知原因后，可以行使外代公司对钢铁物流公司主张其交付货物的权利。钢铁物流公司应当向究矿公司或其指定的人交付货物。如果钢铁物流公司不能交付货物，应以实际不能交付货物的数量计算，赔偿究矿公司货物损失。同时，奋钧公司与钢铁物流公司不存在港口作业及港口货物保管合同关系，其无权向钢铁物流公司主张交付货物。

二审法院驳回奋钧公司的上诉，维持一审原判。首先，二审法院肯定了一审法院关于钢铁物流公司应该向究矿公司交付货物的认定。其次，二审法院进一步解释了保管合同与转移物的所有权类的合同的区别。二审法院认为，港口货物保管合同属于提供服务类而非转移物的所有权类的合同，保管人仅是代存货人对物进行占有，该类合同并不规范物的所有权问题，与保管人建立保管合同关系的存货人并不限定为货物的所有权人，保管人仅需依据合同相对性向存货人或存货人指定的人交付货物。如前所述，奋钧公司与钢铁物流公司之间不成立港口货物保管合同关系，奋钧公司并非保管合同的存货人，自不应基于该合同关系向钢铁物流公司主张交付货物。同时，二审法院认为，在动产尚未交付的情况下，宝昶公司并未取得货物所有权，作为宝昶公司下游买

家的奋钧公司亦不享有依照《物权法》第二十六条（现《民法典》第二百二十七条）规定向钢铁物流公司主张返还原物的权利。³⁵

这个案例可以很好的诠释出，保管合同下的单证，例如仓单，或者海运提单，在英文中被称为“document of title”，是一种主张交付货物的权利凭证，而非证明货物所有权的物权凭证

本案澄清了两个重要的问题。第一，法院分析了如何确定委托合同的存在。有如一审法院所述，大宗散货在途交易频繁，交易链条中的多方买受人或多个意向购买方可能会向同一批货物的船舶代理人或货运代理人咨询货物到港信息、港口费用及代理费用等。不能仅因为信息沟通或支付港口费用，由此认定货运代理人与这些相关方成立委托合同关系。确定委托合同关系的存在，是一个需要根据具体案件情况进行查明的事实问题。第二，法院比较了保管合同和所有权转移合同。这个比较恰当的说明了保管合同下的交付义务的性质，有如依据提单交付货物一样，交付义务来源于合同的约定，而非基于货物所有权产生的权利和义务。这个案例可以很好的诠释出，保管合同下的单证，例如仓单，或者海运提单，在英文中被称为“document of title”，是一种主张交付货物的权利凭证，而非证明货物所有权的物权凭证。

依据本案的事实，由于原告没有取得货物的所有权，所以不能向货物保管人主张返还原物的权利。这里留下一个问题：如果原告依据法律、司法判决或者合同取得货物的所有权，主张返还原物的权利，该权利是否可以对抗保管合同下寄存人主张交付货物的权利？在中国铁路物资哈尔滨有限公司诉中化国际(控股)股份有限公司

³⁵ 《民法典》第二百二十七条规定，动产物权设立和转让前，第三人占有该动产的，负有交付义务的人可以通过转让请求第三人返还原物的权利代替交付。

案中,³⁶ 法院指出,一方面,仓储合同不以存货人是仓储物的所有权人为前提,港口经营人在签订港口货物保管合同时没有对仓储物的所有权人进行识别的法定义务。另一方面,当出现提货物所有人与仓单持有人不一致的情形,货物所有权人有权要求港口经营人交付货物。该案判决明确了货物所有权人主张返还原物权利的优先性和对抗性。该判决符合物权优先于债转的一般性原则,该原则也应当适用于提单下的主张货物交付权利的冲突,即货物所有权人主张货物交付的权利优先于货物提单持有人主张交付货物的权利。当然,这也说明仓单持有人在主张交付货物方面存在的风险,这种风险可以从买卖或其他相关合同中的约定条款予以控制。

即使没有关系方基于货物所有权主张权利,货物保管人仍然有可能面对不同关系方基于不同单证要求提取货物。在中铁物总进出口有限公司诉福州松下码头有限公司案中,³⁷ 鑫海冶金与中铁物总公司签订贸易合同。对于货物的仓储,一方面,鑫海冶金公司通过与松下码头公司签订仓储合同,将货物交由松下码头公司保管。另一方面,中铁物总公司从承运人处取得了涉案货物的提货单。这意味着,承运人在实际向鑫海冶金公司交付货物后,又做出了应将货物交付中铁物总公司的意思表示。对此情况,最高人民法院认为,基于合同的相对性,松下码头公司应履行向鑫海冶金公司或其指定的人而非合同之外的第三人即中铁物总公司履行返还仓储物的合同义务,除非保管物被依法采取保全或者执行措施。对于中铁物总公司持有提货单之事实,最高人民法院指出,持有提货单不能当然赋予其获得优于松下码头公司基于合同对涉案货物合法占有的权利,亦无法当然消灭松下码头公司应负的合同义务。松下码头公司交付货物时,仍应依据相关合同的约定,即与鑫海冶金公司通签订的仓储合同。上述案件阐述了港口货物保管合同纠纷中各个关系方基于不同法律关系形成的权利及其各种权利之间的关系。

³⁶ 一审:大连海事法院(2015)大海商初字第487号;二审:辽宁省高级人民法院(2018)辽民终462号;再审审查:最高人民法院(2019)最高法民申3187号;该案为“人民法院案例库”中的“参考案例”。

³⁷ (2019)最高法民申3119号。

多式联运

《海商法》第一百零四条规定,多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同,并对全程运输负责。第一百零五条进一步规定,货物的灭失或者损坏发生于多式联运的某一运输区段的,多式联运经营人的赔偿责任和责任限额,适用调整该区段运输方式的有关法律规定。这是《海商法》规定的多式联运经营人的法定赔偿责任,但该责任不排除合同约定的违约赔偿责任。

在中国平安财产保险股份有限公司上海分公司诉上海晟铠供应链管理有限公司案中,³⁸ 无锡A公司(甲方)与晟铠公司(乙方)签订《国际运输委托代理协议》,协议约定:甲方委托乙方办理进出口货物订舱、报关、检验、检疫、做箱、提单签发、运输以及与此有关的其他作业的物流服务和货运代理业务;乙方应对货物全过程监控,即自提货起到甲方收货确认,在此期间若发生货物丢失或破损,由乙方按货物的实际价值负责赔偿。涉案货物运输系从中国上海经海路和公路运输至印度达得里的国际货物多式联运,涉案货损发生于自卸货港那瓦西瓦至达得里的陆路运输区段,各方当事人之间由此发生货损赔偿民事纠纷。

一审法院认为,尽管无锡A公司与晟铠公司签订《国际运输委托代理协议》,从合同内容来看,无锡A公司与晟铠公司之间成立国际货物多式联运合同关系,无锡A公司为托运人,晟铠公司为多式联运经营人。一审法院指出,由于涉案货损发生于那瓦西瓦至达得里的陆路运输过程中,故关于晟铠公司作为多式联运经营人的赔偿责任和责任限额应当适用印度调整当地公路运输的民商事法律。因晟铠公司提供的印度法律不具有完整性,使相关条文的解释不具有唯一性,不能作为涉案纠纷准据法予以适用。故本案应适用中华人民共和国法律。关于中国法律下的货损赔偿责任,一审法院认为,涉案货物于公路运输中发生货损,应适用调整公路运输区段的法律。根据相关法律规定,承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担赔偿责任。但是,承运人证明货物的毁损、灭失是因不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成的,不承担赔偿责任。涉案证据不能证明存在上述承运人承担责任的除外事项,故晟铠公司作为涉案运输承运人应对该运输过程中发生的货损承担赔偿责任。³⁹

³⁸ (2023)沪民终87号。

³⁹ (2022)沪72民初686号。

晟铠公司上诉主张，在其未存在过错行为的情况下，不应赔偿全部款项，其责任认定应当适用《海商法》第一百零五条有关赔偿责任和责任限额的规定。二审法院认为，本案无锡A公司与晟铠公司签订的《国际运输委托代理协议》明确，乙方应对货物全过程监控，即自提货起到甲方收货确认，在此期间若发生货物丢失或破损，由乙方按货物的实际价值负责赔偿。从中可以得出无锡A公司与晟铠公司就涉案货物运输发生货损的责任作了明确约定，即涉案货物如发生丢失或破损，晟铠公司应承担按货物的实际价值负责赔偿的责任，该约定不违反法律规定，对双方均具有法律约束力，故晟铠公司关于适用《海商法》第一百零五条有关赔偿责任和责任限额的规定的请求不能成立。在未提供证据证明本案存在免责事由的情况下，晟铠公司作为涉案运输承运人应对该运输过程中发生的货损承担赔偿责任。

该案中，尽管二审法院支持了一审法院的判决，认定晟铠公司承担全部损失赔偿责任，但判定其承担责任的法律基础不同。一审法院认为应以《海商法》第一百零五条作为判断责任的法律依据。这种观点忽略了当事人之间关于违约责任的约定。二审法院指出，一审法院适用《海商法》第一百零五条存有不当，予以纠正。该案中，由于不能证明和适用事故发生地的外国法律，一审法院适用了中国法律，在中国法律下公路运输承运人没有法定的责任限额，因此晟铠公司作为多式联运经营人承担全部货损责任，这个责任和二审法院适用合同约定的承担按货物的实际价值负责赔偿的责任结果相同。因此，二审法院维持了一审法院的判决结果。值得注意的是，如果当事人在合同中约定了赔偿责任，则有可能适用《海商法》第一百零五条作为判断责任的法律依据。在新加坡长荣海运股份有限公司诉第一产物保险股份有限公司案中，⁴⁰ 最高人民法院判决认为，多式联运经营人的赔偿责任和责任限额应当适用调整该区段运输方式的有关法律规定，但该法律规定不适用于有关诉讼时效，诉讼时效的确定应当适用多式联运合同所适用的法律。

⁴⁰ (2018)最高法民再196号。

海上保险

投保人

根据《保险法》第十条第二款规定，“投保人是指与保险人订立保险合同，并按照合同约定负有支付保险费义务的人”。根据《保险法》第十二条第五款规定，“被保险人是指其财产或者人身受保险合同保障，享有保险金请求权的人。投保人可以为被保险人”。在《保险法》财产保险合同一节中，投保人和被保险人经常并列出现，二者的权利义务很多情况下没有明显的区分。而在《海商法》中，没有投保人的定义和权利义务内容。这使得投保人在海上保险中的法律地位和权利义务产生不确定性，宁波天盛海运有限公司诉东海航运保险股份有限公司案，⁴¹ 就体现出这种不确定性。

在《保险法》财产保险合同一节中，投保人和被保险人经常并列出现，二者的权利义务很多情况下没有明显的区分。而在《海商法》中，没有投保人的定义和权利义务内容

该案中，招银公司与天盛公司签订一份《船舶融资租赁合同》，主要约定天盛公司以筹措资金为目的向招银公司出售“天盛18”轮，并同时将“天盛18”轮以光船融资的方式回租经营，招银公司根据天盛公司上述目的出资购买“天盛18”轮。合同对船舶保险约定，天盛公司应负责为“天盛18”轮投保足额保险并承担保险费用，保险合同应将招银公司列为第一受益人，天盛公司为投保人；保险事故一旦发生，天盛公司应立即书面通知招银公司及保险公司，开展定损检验及索赔工作。

天盛公司就其承租经营的“天盛18”轮向东海保险宁波分公司投保船舶险，天盛公司提交的投保单上主要载明：投保人和被保险人均为天盛公司，东海保险宁波分公司向天盛公司出具船舶保险保

⁴¹ (2021)鄂民终1160号。

险单, 主要载明投保人和被保险人为天盛公司, 东海保险公司出具上述保险单以后, 天盛公司提出根据其于招银公司签订的《船舶融资租赁合同》要求, 申请将船舶保险单中的被保险人天盛公司变更为招银公司。东海保险宁波分公司遂重新向天盛公司出具一份船舶保险单, 新船舶保险单将被保险人变更为招银公司。

“天盛18”与其他轮发生碰撞, 发生损失。东海保险公司在天盛公司不肯接受其一次性赔付方案后向天盛公司签发拒赔通知。天盛公司诉至法院, 请求判令东海保险公司对其所承保的“天盛18”轮因船舶碰撞事故导致的各项损害赔偿。东海保险公司辩称, 天盛公司不是涉案船舶保险合同的被保险人。天盛公司已通过申请将被保险人变更为本案第三人招银公司。在本案保险合同中天盛公司仅仅是投保人, 投保人不具备索赔主体资格。

一审法院认为, 天盛公司作为“天盛18”轮船舶经营人, 在涉案船舶碰撞事故发生以后, 有权基于“天盛18”轮船舶保险合同关系, 要求被告东海保险公司承担赔偿责任。⁴²

二审法院支持一审法院的判决, 并分析如下。首先, 基于天盛公司向东海保险宁波分公司提交的投保单, 以及东海保险宁波分公司开具被保险人为招银公司的船舶保险单, 天盛公司与东海保险宁波分公司之间就“天盛18”轮已构成合法有效的船舶保险合同关系。此外, 天盛公司作为“天盛18”轮船舶经营人, 其不仅享有相应的经营、占有等法律承认的权利, 同时有义务对该轮在经营过程中导致第三方损失承担赔偿责任。二审法院认为, 天盛公司作为船舶保险合同当事人, 其

不仅对“天盛18”享有保险利益, 并且在发生保险事故后有权向保险人请求赔偿保险金。

其次, 法律并未明确规定保险合同中列明的投保人无权向保险人请求赔偿保险金。同时, 在涉案船舶碰撞事故中, “天盛18”轮的损失以及因“天盛18”轮的过错导致第三方损失, 均已由天盛公司实际赔付, 如果第三人招银公司以列明的被保险人身份向东海公司主张权利, 那么根据东海保险公司的抗辩理由, 其主张将无相应的证据加以有效支持。更为关键的是, 在天盛公司提出将被保险人由天盛公司变更为第三人招银公司时, 作为专业保险单位的被告东海保险公司并未向天盛公司告知或提示这一变更行为的法律后果。二审法院认为东海保险的抗辩理由显然有违天盛公司与东海保险公司就“天盛18”轮订立保险合同的初衷和良好愿望, 亦与《保险法》立法宗旨相违背。

再次, 第三人招银公司在提交的《权利确认声明》中明确表示, 案涉保险权利应归属原告天盛公司, 案涉全部保险赔偿款项可以按以往保险理赔惯例直接支付给天盛公司。所以, 即便保险单列明的被保险人为第三人招银公司, 由于第三人招银公司在声明中已明确表示案涉保险权利应归属天盛公司, 第三人招银公司的行为已构成权利转让, 天盛公司有权向东海保险公司主张案涉保险合同项下的权利。二审法院甚至认为, 天盛公司应为涉案保险合同的被保险人。

第四, “天盛18”轮曾经发生船舶碰撞事故, 天盛公司基于案涉同一船舶保险合同关系, 通过出具《航运保险出险通知书(兼索赔通知书)》, 向东海保险公司提出索赔请求, 东海保险公司经审核,

⁴² (2018)鄂72民初1386号。

Lloyd's Shipping & Trade Law

Lloyd's Shipping & Trade Law ensures you are fully aware of developments which will have an impact on your business and the businesses of your clients. Our expert editors tell you what the latest developments mean for you in a concise and easily digestible format. Lloyd's Shipping & Trade Law, available online and in print, ensures you are always up to date with the latest factors affecting the rights and liabilities of the shipping and trade communities.

Access us at www.shippingandtradelaw.com and www.i-law.com

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)
customersuccess@lloydslistintelligence.com
lloydslistintelligence.com/i-law



Lloyd's List Intelligence 

向天盛公司实际予以赔付。二审法院认为，东海公司的实际赔付行为，已客观证明天盛公司有权主张案涉保险合同项下的保险金请求权。

该案的判决结果，对于当事人之间的利益平衡是恰当的，但判决理由值得商榷。首先，尽管投保人可以与保险人订立保险合同，并成为被保险人。但是，当被保险人由投保人变更为第三人时，不宜继续认为投保人仍是保险合同的一方当事人。此外，保险利益是指投保人或者被保险人对保险标的具有的、法律上承认的利益。⁴³ 投保人具有保险利益，但具有保险利益不代表一定有向保险人请求赔偿的权利。

其次，法律未明确规定保险合同中列明的投保人无权向保险人请求赔偿保险金，但这不表明投保人一定有权向保险人请求赔偿保险金，这需要有保险合同作为权利的基础。第三人已经取代投保人成为被保险人，投保人不再是保险合同的当事人，其权利不能因为没有法律禁止而自动获得。投保人向其他方承担的碰撞责任，只能证明其对涉案船舶具有一定的利益，但这不能证明其有向保险人索赔的权利。更为关键的是，法院认为，在天盛公司提出将被保险人由天盛公司变更为第三人招银公司时，保险公司有义务向天盛公司告知或提示这一变更行为的法律后果。但是，无论是《保险法》还是《海商法》，均没有规定这样的法定义务。判决中也没有提及这是否是合同义务。法院认为，保险公司的抗辩有违订立保险合同的初衷和良好愿望，亦与《保险法》立法宗旨相违背。商业合同的履行，是否要考虑初衷和良好愿望，值得商榷。《保险法》的立法宗旨，也并非向非被保险人赔偿。

再次，二审法院认为，第三人招银公司提交的《权利确认声明》构成权利转让。该声明是否构成权利转让，还需要看声明中的用语。权利归属或确认，不是权利转让的明确表示。至于声明的用语，判决书中没有引用原文。二审法院甚至认为，根据《权利确认声明》，天盛公司应为涉案保险合同的被保险人。这种将权利受让人等同于成为被保险人的观点，似乎没有法律依据。

由于《保险法》中的投保人定义和相关规定，使得天盛公司大费周章，以投保人身份向保险公司索赔，法院不惜打破合同相对性，在投保人不是被保险人的情况下视其为被保险人，赋予投保人索赔权

第四，二审法院认为，保险公司曾经向天盛公司实际予以赔付的行为，已客观证明天盛公司有权主张案涉保险合同项下的保险金请求权。判决书中并未详细说明保险公司实际赔付的依据和理由。但无论因为什么原因赔付，曾经的赔付并不意味着之后都必须赔付。保险公司之前的赔付或许是错误的，如果天盛公司没有权利索赔，其应当返还赔偿金。实际赔付也可能是一种商业行为，并不意味着承认某种法律后果。除非保险公司在曾经的赔付中，明确认可天盛公司在“天盛18”轮保险合同中享有主张赔偿金的请求权，这意味着天盛公司的索赔权拥有了保险合同的依据。但这种依据，不是曾经发生赔付就自动生成或形成的，而是保险公司依据合同认同的。

由于《保险法》中的投保人定义和相关规定，使得天盛公司大费周章，以投保人身份向保险公司索赔，法院不惜打破合同相对性，在投保人不是被保险人的情况下视其为被保险人，赋予投保人索赔权。尽管判决结果是公平的，但产生的问题是，如果投保人不是被保险人，但有权向保险人索赔，则意味着投保人和被保险人都有索赔权，二者相同的索赔权该如何分配和规范？这个法律问题应当在将来的司法实践中得到解决。其实，本案的纠纷可以很容易获得解决。招商银行直接起诉保险公司即可，不用作为第三人参加诉讼。如果招商银行不希望提起诉讼，可以将保险权利转让给天盛公司，天盛公司当然获得对保险人主张赔偿的权利。或者，在事故发生前，将保险合同中的被保险人，更该为招商银行和天盛公司，二者作为共同被保险人，都可以主张对保险人的索赔权利，由二者选其一向保险人索赔即可。

⁴³ 《保险法》第十二条第六款。

预约保险合同

预约保险合同在海上货物运输保险中比较常见。《海商法》第二百三十一条规定，被保险人在一定期间分批装运或者接受货物的，可以与保险人订立预约保险合同。预约保险合同应当由保险人签发预约保险单证加以确认。第二百三十三条规定，被保险人知道经预约保险合同保险的货物已经装运或者到达的情况时，应当立即通知保险人。通知的内容包括装运货物的船名、航线、货物价值和保险金额。除了上述法定的合同形式和被保险人的通知义务，当事人还可以自行约定预约保险合同下货物保险合同成立的要件和保险人的责任期间。在上海八面商贸有限公司诉中国太平洋财产保险股份有限公司上海分公司案中，⁴⁴ 预约保险合同当事人对有关条款存在不同的理解，法院对此给与了全面和恰当的解释。

八面商贸公司与太保上海公司之间订立了预约保险合同，第十三条约定，被保险人必须在货物出运前，将运输申报清单(货物的名称、数量/重量、货物价值、运输工具、发票/提单号码、起运日期、起运地、目的地等)通过邮箱或传真等书面形式发给保险人，则保险合同生效，保险人自动按本协议条件承保，并根据被保险人要求出具相应保单。涉案货物于2020年6月20日装船完毕。6月21日从印尼亚比林卡斯港开航，开航当日搁浅，八面商贸公司订立救助合同，货物获得救助。八面商贸公司请求太保上海公司赔偿救助费用。

太保上海公司辩称，原告无权主张救助费用。首先，涉案保险合同是附生效条件的合同。依据涉案货物运输保险预约保险单第十三条的约定，涉案保险合同自“被保险人必须在货物出运前申报”的条件成就时生效。八面商贸公司于2020年6月24日下午才申报，而涉案货物出运时间是2020年6月20日，故生效条件未成就，保险合同未生效。其次，假如涉案保险合同有效，涉案保险合同没有溯及力，保险合同生效时间和保险责任开始时间均为2020年6月24日。

原审法院认为，涉案保险合同生效于2020年6月24日，保险责任开始于2020年6月20日。⁴⁵

⁴⁴ (2023)最高法民申1120号。

⁴⁵ (2021)沪72民初1229号；(2022)沪民终702号。

首先，原审法院从合同目的、交易习惯、诚实信用、航运实践等多个角度分析，认为保险人核保时未发现被保险人航次申报迟延而接受投保的，不得再主张保险合同未生效或者无效。

第一，合同目的角度。被保险人之所以选择订立预约保险合同，主要是为了简化繁琐的投保过程及避免漏保，而保险人可以相应取得稳定的保险费收入，对于保险合同双方而言是互惠互利、合作共赢的。涉案预约保险合同是义务型的预约保险合同，避免漏保应当是其合同目的之一。基于这一合同目的，保险业界普遍认为被保险人善意的错报、漏报、迟报应当是被允许并且可以矫正的。

被保险人之所以选择订立预约保险合同，主要是为了简化繁琐的投保过程及避免漏保，而保险人可以相应取得稳定的保险费收入，对于保险合同双方而言是互惠互利、合作共赢的

第二，交易习惯角度。2018年至2020年期间，在双方签订有预约保险合同的情况下，太保上海公司接受分批装运货物的投保时，从不要求原告提交提单以审核货物出运时间，原告声称其中的18次投保存在航次申报时间晚于货物出运时间的情况。因该18次运输均未出险，双方此前未产生争议，但于八面商贸公司而言，从双方的投保、核保习惯中可合理地产生“航次申报时间是否晚于货物出运时间并不重要”的信赖。

第三，诚实信用角度。从以上交易习惯看，太保上海公司一方面主张航次申报的时间足以影响保险合同效力，另一方面在以往的核保流程中，从不关注并审核货物出运时间，对于投保人航次申报迟延采取放任态度，该做法自相矛盾。不出险时安然收取保险费，而一旦出险则主张保险合同无效，存在道德风险。

第四，航运实践角度。关于预约保险合同项下的航次申报义务，《海商法》第二百三十三条规定，“被保险人知道经预约保险合同保险的货物已经装运或者到达的情况时，应当立即通知保险人”，也就是以被保险人知道货物已经装运或者到达为前提，这一规定更具有操作性，同时也是充分考虑了航运实践，更具有合理性。海上运输是为海上贸易服务的。在航运实践中，运输方面可能会存在很长的租约链条，贸易方面也可能存在很长的贸易链条，如本案所涉情形。被保险人在货物出运以后才得以获知确切的信息是符合航运实际的，要求被保险人必须在货物出运前进行航次申报有苛责之嫌。

第五，合同履行角度。虽然八面商贸公司客观上未在货物出运前进行航次申报，但是太保上海公司未谨慎核保，接受了投保并且出具了相应保险单，八面商贸公司还支付了保险费。从双方的履约事实看，即使认为合同约定的是附生效条件且条件未完全成就，如果一方已履行主要义务，对方接受的，应认定双方已去除该条件，合同已生效。

因此，原审法院认为，涉案保险合同已经于保险单载明的签单日期，即八面商贸公司进行航次申报的2020年6月24日生效。

其次，关于保险责任期间，原审法院指出，保险合同的生效时间并不一定等同于保险责任开始的时间。《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10条规定：“保险人与被保险人在订立保险合同时均不知道保险标的已

经发生保险事故而遭受损失，或者保险标的已经不可能因发生保险事故而遭受损失的，不影响保险合同的效力”。原审法院认为，保险事故发生在前，而保险合同订立在后，则必然会出现保险责任开始日期早于保险合同生效日期的情况，允许“追溯保险”的存在也就成为海上保险的特色。此外，《保险法》第十四条规定，保险人按照约定的时间开始承担保险责任。因此，保险合同的双方当事人完全可以约定保险责任开始的时间早于保险合同成立并生效之时，而不能简单地认为保险责任一定开始于保险合同生效之后。该案中，涉案保险责任期间为“仓至仓”条款且开航日期为“根据提单记载”，保险条款中明确“‘仓至仓’责任，自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效”，而涉案提单签发于2020年6月20日，据此可以确定涉案保险责任开始于2020年6月20日。

太保上海公司申请再审。再审法院驳回太保上海公司的再审申请。再审法院认为，首先，原审法院适用上述规定进行解释，从合同目的、交易习惯、诚实信用、航运实践、合同履行五方面逐一进行了分析认定，结合双方当事人此前多次投保中存在申报延迟而太保上海公司从未关注该问题，并收取了八面商贸公司的保险费等情况，以航运一般做法和诚实信用原则否定了太保上海公司关于合同因不满足生效条件而未生效的主张，有事实依据，不违反法律规定，该认定结果并无不当。其次，原判决结合太保上海公司海洋运输货物保险条款中对“仓至仓”责任起讫的说明，认为我国法律、

Chinese Maritime & Commercial Law Reports

Lloyd's List Intelligence is the only publisher of the English language edition of *CMCLR*. The selected court judgments include coverage of maritime law, international commercial arbitration, sale of goods, letters of credit, insurance claims, company and joint ventures, shipbuilding, ship finance and anti-monopoly law issues

Access it at www.i-law.com

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)

Lloyd's List Intelligence 

行政法规未对当事人约定保险责任开始时间早于保险合同成立时间有禁止性规定，故以案涉清洁已装船提单签发时间2020年6月20日确定案涉保险责任开始时间，有合同依据，不违反相关法律规定，并无不当。太保上海公司的该项再审申请理由亦不能成立。

从双方的履约事实看，即使认为合同约定的是附生效条件且条件未完全成就，如果一方已履行主要义务，对方接受的，应认定双方已去除该条件，合同已生效

该案是依据法律对合同条款进行解释的典范，同时也回答了预约保险合同的若干重要法律问题。预约保险合同对航次申报迟延的法律后果约定不明时，中国法院将“被保险人必须在货物出运前申报则保险合同生效”的约定解释为被保险人应当依法及时申报。当发生航次申报迟延但保险人已接受投保的，若保险人无法举证证明被保险人存在故意漏报、选择性投保、已知出险后补报或其他明显不诚信的情形的，允许善意的航次申报迟延被矫正，保险人不得主张保险合同未生效或者无效。当然，保险人可以对预约保险合同中航次申报迟延的后果予以明确约定，从而确定保险合同的效力和界定保险人的保险责任。

按比例赔偿责任

《海商法》第二百一十六条规定，海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。由海上保险合同的定义可以看出，被保险人遭受保险标的的损失和保险人产生的责任必须是由保险事故造成的，也就是承保风险造成的事故。对于既有承保风险也有除外责任风险造成的事故，保险人是否需要承担赔偿责任，《海商法》或《保险法》没有规定。中国的司法实践采用的是按比例赔偿责任规则。

在黄石市盛兴海运有限公司等诉中国大地财产保险股份有限公司福建自贸试验区平潭片区支公司（盛兴公司诉大地保险）案中，⁴⁶ 涉案船舶“远海9”轮在大地保险投保沿海内河船舶一切险附加螺旋桨、舵等单独损失险。依据案涉船舶保险条款，船舶一切险的保险责任包括八级以上（含八级）大风等造成的船舶损失和施救费用等，除外责任包括机器本身发生的故障和螺旋桨、舵等设施的单独损失等。“远海9”轮在航行途中遭遇事故产生一系列损失和费用。事故产生的原因为：一是发生舵系失灵的故障在先，二是正面遭遇台风在后。其中舵系失灵属于案涉船舶一切险的除外责任风险，遭遇台风属于案涉船舶一切险的保险责任风险。

原审法院认定，台风来临后至“远海9”轮被成功拖带救助至上海海保码头前，船舶舵系失灵与正面遭遇台风两项原因同时存在、相互交织。原审法院综合考虑两项原因与事故损失的因果关系，结合“远海9”轮在未正面遭遇台风前拖往舟山需花费50万元拖带费，在正面遭遇台风后花费的拖带费超过300万元等具体案情，判断台风对事故损失的影响力超过船舶舵系失灵，最终酌定大地保险对该时间段产生的拖带救助费承担85%的保险赔偿责任。⁴⁷

大地保险申请再声称：（一）“远海9”轮舵杆疲劳断裂造成“船舶失去舵效”是本次事故的根本原因即近因，由此造成的损失不属于大地保险的承保范围，原审判决大地保险承担保险责任缺乏依

⁴⁶ (2023)最高法民申673号。

⁴⁷ (2022)鄂民终474号。

据。如果“远海9”轮属于正常船舶,未因机器故障失去舵效,即便台风来临,案涉拖带费也不会产生。(二)即使将台风作为事故原因之一,其所占原因力也不应超过30%,原审判决认定大地保险承担85%责任比例明显不合理。

再审法院认为,原审判决符合客观事实、案涉船舶保险条款的约定和正常逻辑。原审法院根据各项原因对事故损失的影响程度,按比例酌情确定保险人的保险赔偿责任,并无不当。驳回大地保险的再审申请。

由海上保险合同的定义可以看出,被保险人遭受保险标的的损失和产生的责任必须是由保险事故造成的,也就是承保风险造成的事故。对于既有承保风险也有除外责任风险造成的事故,保险人是否需要承担赔偿责任,《海商法》或《保险法》没有规定

该案延续了中国法院在既有承保风险又有除外风险造成保险标的损害的情况下要求保险人按比例承担赔偿责任的做法。该判决对事实的认定准确,对于事故产生的主要和次要原因分析的有理有据。然而,按比例承担赔偿责任的做法,却始终缺少法律依据。这种做法不同于英国普通法的观点,即在既有承保风险又有除外风险造成保险标的损害的情况下保险人不承担责任。虽然中国法院的按比例赔偿规则缺少法律依据或合同约定,但从公平的角度来看,更为合理。

不适航与保险人免责

《海商法》第二百四十四条规定,除合同另有约定外,因船舶开航时不适航造成保险船舶损失的,保险人不负赔偿责任,但是在船舶定期保险中被保险人不知道的除外。该法定免责,仅限于船舶开航时的不适航,不包括开航以后的不适航。对于船舶是否适航,是一个事实问题,需要有证据证明。证据可以包括船舶适航证书,海事管理部门出具的事报告等。保险人要免除赔偿责任,除证明船舶不适航外,还要证明不适航是造成事故和损害发生的原因。

在舟山明伦危险品运输有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司浙江自贸区航运保险中心营业部案中,⁴⁸法院对“开航时不适航”做出了司法上的解释。该案中,涉案船舶“明伦1”、“明伦7”两轮的船舶最低安全配员证书载明,此船航行中,配员只要不低于所列数目、等级,即符合安全配员的要求:1名船长、1名值班水手、1名轮机员。船舶所有人明伦公司就“明伦1”轮向人保营业部出具投保单,投保沿海内河船舶保险一切保险。除外责任约定,保险船舶由于船舶不适航所造成的损失、责任及费用,本保险不负赔偿。

台风将至,明伦公司将“明伦1”、“明伦7”两轮停靠于东海湾合作社码头避风(“明伦1”轮位于靠岸一侧、“明伦7”轮位于外侧),并通知船员加强对船舶的防台措施。船员对“明伦1”、“明伦7”两轮完成加固缆绳、关闭舱门操作后,在“德锦17”轮值班。“明伦1”、“明伦7”两轮缆绳崩断,漂流入海。明伦公司向保险公司索赔船舶损失。

一审法院判决,根据涉案保险合同除外责任条款,“明伦1”未配备足额适任船员,属船舶不适航,保险人有权拒赔。因此,明伦公司无权要求保险人支付保险理赔款。一审法院驳回明伦公司的全部诉讼请求。⁴⁹

二审法院认为,依据保险合同除外责任条款,保险人对船舶不适航不负赔偿责任。但关于不适航,《海商法》规定的保险人因船舶不适航而不负赔偿责任,仅限于“开航时”。“开航”针对的是在航船舶,而非停航船舶,而本案沿海船舶保险条款约定的“船舶不适航”,其法律内涵应当与《海商

⁴⁸ (2022)浙民终992号。

⁴⁹ (2021)浙72民初2246号。

法》规定一致。“明伦1”在事故发生时处于停航避风状态,不应当因为船员撤离而认定为不适航。保险公司虽列举了一系列法律法规规章关于配备足额、适任船员的规定,但这些规定均属关于配员管理的规定,并不能因此改变《海商法》关于船舶不适航的法定认定标准。一审判决对此认定错误,二审法院予以纠正,撤销一审法院判决,判令保险公司支付保险赔偿。

保险合同仅仅约定船舶不适航作为免除责任的条件,中国法院不会对适航做扩大解释,要求船舶在保险期间都处于适航状态。值得注意的是,《海商法》的规定有一个但书,即除合同另有约定外。也就是说,海商法对保险人免除责任的适航要求做了最低要求,保险合同可以对被保险的船舶适航要求另行约定,这种不同的约定是有效的。

此外,中国法院对船舶是否适航,会做出司法判断,而不是仅仅依赖于行政法规或行政报告,这体现出司法的独立性。在沧州渤海新区嘉达海运有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司天津市分公司案中,⁵⁰嘉达海运有限公司系案涉船舶的投保人,亦是该船舶经营人和船舶所有人,对案涉船舶开航时符合相应技术标准和管理状态负责。案涉船舶获得适航证书。涉船舶发生倾覆、沉没事故。船舶保险的主要纠纷是,船舶是否因不适航导致事故的发生。

事故调查报告载明:“(1)货舱盖没有扣紧装置。该轮的舱盖板没有扣紧装置,舱盖板与舱口围存在3-5cm间隙缝,舱盖板下面没有设置密封胶圈,违反了《钢质海船入级与建造规范》。(2)船舶在开航前未按规定进行封舱和检查。在船舶舱盖板不能有效风雨密的情况下,开航前船员未按规定进行封舱和检查,仅在舱口四周围上三层帆布并在舱口围处用三角木压紧帆布,而不是按规范要求将舱盖板紧固,对整个舱盖覆盖两层结实的防水帆布,违反了《钢质海船入级与建造规范》。汕头海事局的事故调查报告认定,上述货舱盖没有扣紧装置、船舶开航前未按规定对货舱进行封舱和检查等均是造成事故的直接原因。根据上述证据,原审法院判决认定案涉船舶开航时不适航,保险人不承担赔偿责任。⁵¹

嘉达海运有限公司申请再审,主张原判决的基本事实缺乏证据证明。嘉达海运有限公司提出,原判决认为“‘嘉良1’轮的船体结构无法做到货舱风雨密”,并依据该理由认为案涉船舶开航时不适航,缺乏证据证明。案涉船舶获得适航证书,证明“嘉良1”轮适航。再审法院支持原审法院观点,驳回嘉达海运有限公司再审申请。

船舶适航证书是船舶被船舶检验机构检验认为适合航行而签发的证书。我国国内航行的船舶按规定必须持有我国船舶检验部门颁布的船舶适航证书,但由此并不能反推凡是持有该证书的船舶都是适航的船舶

船舶适航证书是船舶被船舶检验机构检验认为适合航行而签发的证书。我国国内航行的船舶按规定必须持有我国船舶检验部门颁布的船舶适航证书,但由此并不能反推凡是持有该证书的船舶都是适航的船舶。中国法院已对船舶适航是一个事实问题而不是是否持有适航证书问题形成了共识。

法院在上述宁波天盛海运有限公司诉东海航运保险股份有限公司案中,对船舶不适航和损害发生的因果关系进行了分析,从而确定保险人的责任。该案中,涉案船舶“天盛18”轮在保险期间发生碰撞事故,造成船舶损害。案涉事故航次离港吃水为首11.58米/尾11.80米,“天盛18”轮在案涉事故发生时首尾吃水均为12.00米。同时,“天盛18”轮案涉事故航次载货48810吨,超过该轮48336吨参考吨位474吨。保险人主张船舶因为超载而不适航,其应当免除赔偿责任。

法院查明,虽然,“天盛18”轮超过满载吃水11.80米的规定,但是,根据海事局调查结论书有关事故原因的结论,“天盛18”轮这一超吃水行为,与该轮与其他轮发生碰撞并无直接因果关系。同时,保

⁵⁰ (2023)最高法民申2154号。

⁵¹ (2022)粤民终1097号。

险公司在庭审中亦未提交有效证据推翻海事局这一结论意见。因此，法院认为，超载不能成为被告东海保险公司免除赔偿责任的有效事由。

船舶管理和船舶航行的复杂性，决定船舶适航应只是一个相对概念。虽然任何船舶责任人均有义务保证船舶处于适航状态，避免不适航行为的发生，但是在涉及具体保险事故赔偿时，船舶的不适航行为与保险事故发生之间的因果关系将起着关键作用。本案中，只有不适航行为与保险事故发生存在因果关系时，该行为才能成为保险人免除赔偿责任的理由。

油污损害保险

船舶油污损害责任保险，是保险人对被保险船舶造成油污损害而进行赔偿的责任保险。根据《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》（《船舶油污司法解释》），在受害人向船舶油污损害责任保险人主张赔偿时，除船舶所有人故意造成油污损害外，船舶油污损害责任保险人不得向受损害人主张其对船舶所有人的抗辩。该规定旨在保护船舶油污受害人的权益，不因船舶油污损害责任保险当事人之间的约定而无法获得保险赔偿。

在某港口服务公司诉某船务公司和某保险公司案中，⁵² 法院适用了《船舶油污司法解释》中的相关规定。该案中，被保险船舶所有人原为某船务公司、郭某蒙，后共有人郭某蒙变更为郭某，占该船所有权份额不变。被保险船舶发生事故，某港口服务公司因受调派前往沉船海域开展应急清污工作，产生应急清污费，起诉要求某船务公司、郭某偿付、某保险公司承担连带赔偿责任。

保险公司辩称：其与原告之间没有保险合同关系。案涉被保险船舶在案涉事故发生前已被转让，船舶所有人已发生变更，但没有通知某保险公司、也未经其书面同意，根据《海商法》第二百三十条的规定及保险条款第二十七条约定，案涉保险合同已自动终止。

一审法院判决：被告某船务公司、郭某支付原告某港口服务公司应急防污清污费用；被告某保险公司在保险责任范围内对某船务公司、郭某上述应急防污清污费用承担赔偿责任。⁵³ 保险公司上诉。二审法院驳回上诉、维持原判。二审法院认为，虽然案涉保险合同约定除非经保险人书面同意，否则被保险船舶所有人发生变更，该保险合同自动终止；合同责任期间内发生案涉船舶登记所有人变更未通知保险人的情形，但根据依据《船舶油污司法解释》第八条的规定，除船舶所有人故意造成油污损害外，船舶油污损害责任保险人或者财务保证人向受损害人主张其对船舶所有人的抗辩，人民法院不予支持。未有证据证明案涉油污损害系船舶所有人故意造成的，因此某保险公司以其对船舶所有人之间的特别约定来对抗某港口服务公司与法律规定不符，原审法院不予支持并无不当。

根据《船舶油污司法解释》，船舶油污损害责任保险人或者财务保证人不能向受损害人主张其对船舶所有人的抗辩。该规定的目的是保障油污受损害人的利益。但该规定的前提是保险人或者保证人与被保险人存在保险或保证合同。如果不存在保险合同，或者保险合同已经失效，意味着不存在船舶油污损害责任保险人，也就不存在船舶油污损害责任保险人责任的问题。在该案中，保险人主张案涉保险合同已自动终止，是指保险合同存在与否的问题，不是对船舶所有人的抗辩。不存在保险合同，也就不存在所谓的保险人责任或抗辩的问题。因此，该案判令保险人承担保险责任，不符合上述司法解释的规定。

⁵² (2022)闽民终1402号。

⁵³ (2021)闽72民初488号。

代位求偿

《海商法》第二百五十二条规定，保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。因此，保险人取得代位求偿权的前提是向被保险人支付保险赔偿以及被保险人对第三人有索赔权。如果保险人向被保险人进行赔付，但被保险人对第三人不具有索赔权，保险人不能因对被保险人的赔偿而对第三人行使代位求偿权。

在上述太平洋保险公司诉NYC航运有限公司等案中，涉案提单记载托运人为中石化中原石油工程有限公司（以下简称工程公司），收货人为中国石化集团国际石油工程有限公司乍得分公司转交中石油国际（乍得）有限公司。中石化中原石油工程有限公司海外工程公司（以下简称海外公司）系保险合同项下的被保险人，同时是提单项下托运人的分公司和实际收货人。提单项下的货物因恶劣海况和自燃而损坏。太保北京分公司主张其为涉案海损货物的保险人，向被保险人海外公司赔付了保险金，取得了代位求偿权，请求海上货物运输的相关主体赔偿其货物损失。

该案的争议问题之一是太保北京分公司是否享有货损索赔权。法院认为，关于太保北京分公司的索赔权，应以其被保险人海外公司是否享有该权利为判断依据。涉案货物已运抵目的港被提取，提单已流转至收货人，故就涉案货损的索赔权，应

由收货人行使。提单记载的收货人为中国石化集团国际石油工程有限公司乍得分公司转交中石油国际（乍得）有限公司，提单记载的托运人为工程公司，均非被保险人海外公司，尽管上述各方之间可能具有隶属或关联关系，但在法律上地位独立。在案证据表明太保北京分公司虽然已向海外公司作出保险赔偿，但尚无证据佐证海外公司业已从提单记载的收货人处取得权利转让，也无证据佐证海外公司系代表提单记载的收货人提起本案诉讼，故太保北京分公司并不当然具有涉案提单项下的货损代位索赔权利。

该案说明，只有被保险人具有损害赔偿请求权，保险人在支付赔偿后才有代位求偿权。即使被保险人因第三方责任有实际损害发生，也需要证明其对第三方责任人拥有索赔权。法院清晰的表明，尽管上述被保险人和其他各方，例如托运人和收货人之间可能具有隶属或关联关系，但在法律上地位独立。这种独立性使得被保险人不能直接取得托运人或收货人对承运人的诉权。关联公司可以通过授权或权利转让的方式实现被保险人对承运人的诉权，但仅仅证明被保险人遭受实际损害不能使得被保险人自动获得提单下对承运人的诉权。当然，如果被保险人取得所有权，从而有权向承运人主张侵权赔偿，保险人可以代位求偿向承运人索赔，但这不是提单项下的合同诉权。

POWERING SHIPPING

Maritime & Commercial on i-law.com is the leader in maritime law research

Discover the power of i-law.com today

Lloyd's List Intelligence 

海事

油污责任

《海商法》第二百零七条规定，下列海事赔偿请求，除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：（一）在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求；（二）海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求；（三）与船舶营运或者救助作业直接相关的，侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求；（四）责任人以外的其他人，为避免或者减少责任人依照本章规定可以限制赔偿责任的损失而采取措施的赔偿请求，以及因此项措施造成进一步损失的赔偿请求。前款所列赔偿请求，无论提出的方式有何不同，均可以限制赔偿责任。但是，第（四）项涉及责任人以合同约定支付的报酬，责任人的支付责任不得援用本条赔偿责任限制的规定。⁵⁴ 该规定的海事赔偿责任限制范围与1976年《海事赔偿责任限制公约》规定的范围有所不同。在上述某港口服务公司诉某船务公司和某保险公司案中，中国法院对此予以了分析。

该案中，某港口服务公司因受调派前往沉船海域开展应急清污工作，产生应急清污费，起诉要求某船务公司、郭某偿付、某保险公司承担连带赔偿责任。船务公司辩称，清污费用为《海商法》第二百零七条第四款规定的限制性债权，应同其他民事债权一起在海事赔偿责任限制基金范围内按比例受偿。

一审法院确认，原告某港口服务公司前述债权为非限制性债权。二审法院驳回上诉、维持原判。二审认为，《海商法》借鉴1976年《海事赔偿责任限制公约》规定了海事赔偿责任限制制度，但未吸

收该公约第2条第1款d、e两项，即未将船舶及船上货物清除、损坏或使之无害的索赔规定为可以限制赔偿责任的海事请求。此外，《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第十七条⁵⁵与《船舶油污司法解释》第二十条⁵⁶的规定中的“船舶”不仅指船体，还包括船舶属具、燃料等船上物品，不论前述物品是否因事故脱离船体，对其采取起浮、清除或者使之无害的措施，船舶所有人主张由此发生的费用，船舶所有人均不能限制赔偿责任。因此，非油轮沉没后，为避免其装载的燃油造成污染进行防污清污，系上述起浮、清除或者使之无害的措施，由此产生的防污清污费用不属于限制性债权。

该案反映了《海商法》和《海事赔偿责任限制公约》在海事赔偿责任限制制度方面的重大区别。因此，对于非油船的事故造成的油污损害，油污责任方在中国《海商法》下可能承担大于《海事赔偿责任限制公约》下的责任。这也体现中国《海商法》在这种情况下鼓励清除油污，保护油污受害方的特点。

海事劳工公约

中国已经加入《2006年海事劳工公约》。中国相关法律和法规根据该公约做出了相应的调整和完善。在司法实践中，中国法院也适用了该公约，保障船员应有的权益。

在杨焕梅等诉合肥旭海船舶服务有限公司、中国人寿财产保险股份有限公司温岭市支公司案中，⁵⁷“海阳999”轮为中国内河船舶，该船船员发生人身伤亡事故，案件当事人对于人身伤亡损害赔偿适用的法律和船舶所有人赔偿的责任比例产生争议。原审法院以该案系国内人身损害赔偿案件为由认定不适用《2006年海事劳工公约》，依据《海商法》和《船员条例》确定赔偿责任。⁵⁸

⁵⁴ 《海商法》第二百零八条规定，海事赔偿规定不适用于下列各项：（一）对救助款项或者共同海损分摊的请求；（二）中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求；（三）中华人民共和国参加的国际核能损害赔偿责任限制公约规定的核能损害的赔偿请求；（四）核动力船舶造成的核能损害的赔偿请求；（五）船舶所有人或者救助人的受雇人提出的赔偿请求，根据调整劳务合同的法律，船舶所有人或者救助人对这类赔偿请求无权限制赔偿责任，或者该项法律作了高于本章规定的赔偿限额的规定。第二百零九条规定，经证明，引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，责任人无权依照本章规定限制赔偿责任。

⁵⁵ 《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第十七条规定，《海商法》第二百零七条规定的可以限制赔偿责任的海事赔偿请求不包括因沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶的起浮、清除、拆毁或者使之无害提起的索赔，或者因船上货物的清除、拆毁或者使之无害提起的索赔。

⁵⁶ 《船舶油污司法解释》第二十条规定，为避免油轮装载的非持久性燃油、非油轮装载的燃油造成油污损害，对沉没、搁浅、遇难船舶采取起浮、清除或者使之无害措施，船舶所有人对此发生的费用主张依照海商法第十一章的规定限制赔偿责任的，人民法院不予支持。

⁵⁷ (2023)最高法民申1507号。

⁵⁸ (2023)浙民终593号。

船员方申请再审称：（一）原判决认定本案系国内人身损害赔偿案件，不适用《2006年海事劳工公约》，属适用法律错误。本案应优先适用已对中国正式生效的《2006年海事劳工公约》，该公约不仅适用国际航行的船舶，国内航行的船舶同样应当适用。（二）依据《2006年海事劳工公约》以及《船员条例》的相关规定，丧葬费、医疗费应由保险公司、船员用人单位等全额承担。根据上述公约或直接依据《船员条例》应由被申请人支付全部丧葬费和医疗费。

中国已经加入《2006年海事劳工公约》。中国相关法律和法规根据该公约做出了相应的调整和完善。在司法实践中，中国法院也适用了该公约，保障船员应有的权益

再审法院认为，根据《中华人民共和国海事局关于明确国内航行海船和500总吨以下国际航行船舶履行〈2006年海事劳工公约〉相关工作事项的通知》的规定，《推进国内航行海船和500总吨以下国际航行船舶履行〈2006年海事劳工公约〉实施方案》自2020年11月18日起实施。该实施方案第二条适用范围规定：“本方案适用于国内航行海船和500总吨以下国际航行船舶（以下简称适用船舶）。军事船舶、公务船舶、渔业船舶、体育运动船舶，以及仅在港区、内河和遮蔽水域航行、作业的船舶除外”。在没有证据证明案涉“海阳999”轮并非上述规定中不适用《2006年海事劳工公约》的船舶范围的情况下，原判决仅以本案系国内人身损害赔偿案件为由认定不适用《2006年海事劳工公约》，该理由不当。

但是，《2006年海事劳工公约》规则4.2船东的责任中规定：“目的：确保在因就业而产生的疾病、伤害或死亡所造成的经济后果方面对海员予以保护”。原判决根据船员入院诊断及死亡诊断等证

据，认定船员死亡的主要原因应当是其自身的体质所致，并在充分考虑船东及时将其送医救治并垫付医药费、船上工作环境及早晚班情况可能对船员身体产生的影响等因素后，酌定船东对涉案事故损害承担30%的责任，承担医疗费、死亡赔偿金、交通费、丧葬费、精神损害抚慰金等，无明显不当。即使本案适用《2006年海事劳工公约》，也并不会得出与上述认定结果有明显差异的结论。

此外，再审申请人还主张依据《船员条例》第二十二条规定应由被申请人承担全部丧葬费和医疗费。《船员条例》第二十二条规定：“船员在船上工作期间患病或者受伤的及时给予救治；船员失踪或者死亡的，船员用人单位应当及时做好相应的善后工作”。该条从文义来看只强调船员用人单位应及时给予救治和做好善后工作，并未明确相关费用的责任承担比例。船员发病后，船方及时联系海上搜救中心，安排临时停靠港口就医，还为其垫付10万余元手术费和医药费，已尽到该条规定的船员用人单位义务，并无违反上述法律的情形。综上所述，原判决虽然在法律适用的说理上有瑕疵，但判决结果并无不当，驳回再审申请。

该案表明，中国作为《2006年海事劳工公约》的成员国，在法律和司法实践上，很好的履行了公约责任。根据公约和本国的船员条例，船员在伤亡后可以得到公约要求的伤亡救济和赔偿。

海事诉讼

诉讼时效

对承运人的诉讼

《海商法》第二百五十七条规定，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，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。

在上述太平洋保险公司诉NYC航运有限公司等案中，涉案货物保险人代位求偿，主张NYC航运公司、南京远洋运输公司和快可物流公司承担损害赔偿责任。NYC航运公司是船舶所有人，南京远洋运输公司是船舶管理人，快可物流公司是货运代理人。本案的承运人识别问题前面已经有所论述，这个问题，还关系到诉讼时效问题。

如果原被起诉方和追加被诉讼方承担连带赔偿责任，对追加被诉讼方的诉讼时效起算是否适用于对原被起诉方的起诉？该问题还有待于司法审判的回答

原告在最初起诉时仅列快可物流公司和南京远洋公司为被告，起诉状未提及NYC航运公司，亦未对NYC航运公司提出任何诉讼请求，直至2020年11月12日申请追加NYC航运公司为被告，要求其于快可物流公司和南京远洋公司连带承担赔偿责任。而本案货物于2019年9月22日左右即在目的港杜阿拉交付收货人，该日同时也是包括原告委托的调查人在内的各方联合检验货物的日期。调查报告显示，2019年10月24日，收货人的运输代理通知调查人，受损牵引车已转移至乍得工地。

法院认为，案涉海上货物运输合同当事人起诉对方的诉讼时效期间应于2020年9月22日届满，至迟不应晚于2020年10月24日届满。原告于2020

年11月12日方才追加NYC航运公司为被告，且无证据证明原告或被保险人此前曾向NYC航运公司提起过诉讼或仲裁，亦无证据证明NYC航运公司此前曾同意向原告或被保险人进行赔偿，快可物流公司和南京远洋公司就涉案海上货物运输亦不与NYC航运公司承担连带赔偿责任。因此，法院认为，原告对NYC航运公司的起诉已经超过诉讼时效。

该案说明，对责任方追加诉讼不能追溯到原诉讼的起诉时间。因此，在不确定承运人的情况下，起诉所有承运关系方是比较稳妥的办法。当然，诉讼的成本会由此增加，但要好过错过诉讼时效。该案还有一个特殊之处，即原被起诉方和追加被诉讼方不承担连带赔偿责任，因此对追加被诉讼方的诉讼时效起算不适用于对原被起诉方的起诉。如果原被起诉方和追加被诉讼方承担连带赔偿责任，对追加被诉讼方的诉讼时效起算是否适用于对原被起诉方的起诉？该问题还有待于司法审判的回答。

推定交付

对承运人的一年诉讼时效，还涉及诉讼时效起算的问题，以及到货物交付的认定。在上述厚文公司诉欧科公司案中，厚文公司认为欧科公司已将涉案货物放给国外客户，欧科公司予以否认。厚文公司主张欧科公司应赔偿货款损失。该案关于无单放货的法律问题，上面已有论述。该案的另一个法律问题是诉讼时效的起算。厚文公司主张，一年的诉讼时效应该从欧科公司最后告知货物还在目的港之日起算。承运人提出诉讼时效抗辩，一年的诉讼时效应从货物交付或应当交付的日期起算。

因双方没有明确的交付日期，一审法院指出，按照涉案航次航行时间一周左右加卸货至目的港海关仓库的时间，以及中间停靠其他港口因素，应当交付货物的日期不应超过2020年9月底。依照《海商法》第五十条第二款关于“承运人未能在本条第一款规定的时间届满六十日内交付货物，有权对货物灭失提出赔偿请求的人可以认为货物已经灭失”的规定，一审法院认为，厚文公司至迟在2020年12月1日起可以主张货物已经灭失，往后算一年，一年诉讼时效在2021年12月1日前届满。即使

加上清关时间1个月，一年诉讼时效在2022年1月左右也已届满。在诉讼时效届满前，厚文公司没有提起诉讼，也未举证证明欧科公司同意退运、转运或赔偿货物损失等导致诉讼时效中断的情形，故厚文公司于2023年1月提起诉讼，已经超出了诉讼时效。

厚文公司上诉请求：一审法院认定厚文公司主张权利的诉讼时效在2022年1月届满错误，适用法律错误。1. 本案特殊性在于不存在货物交付的问题，诉讼时效的起算点是无法认定的。2. 本案中厚文公司不存在怠于行使权利的情形。厚文公司在将货物交付给欧科公司后多次向欧科公司询问货物状况，并曾提出转运和交付正本提单事宜，但欧科公司既未积极配合厚文公司转运，又不交付正本提单，也未提供货物状况与下落，而是一直告知厚文公司货物尚在目的港清关中。3. 消灭时效(诉讼时效)应自请求权可行使时起算。只有当权利人可以行使而怠于行使请求权以致逾越时效期间的，权利人才承担不利的法律后果。这与我国《民法典》第一百八十八条第二款规定的诉讼时效的起算点“自权利人知道或者应当知道权利受到损害以及义务人之日”是契合的。2022年5月31日，欧科公司否认放货并表示货物尚在目的港清关中。故交付和应当交付的起算点应在2022年5月31日后起算，据此厚文公司的诉讼主张并未超过时效。一审法院在欧科公司提出诉讼时效抗辩的情况下，仅凭主观推断来认定货物应当交付的日期，从而判定厚文公司主张权利的诉讼时效在2022年1月届满，明显缺乏事实根据。

二审法院认为，本案涉案货物未交付，故应考察应当交付日期。本案根据提单签发日期、正常航期及《海商法》的规定，认定厚文公司至迟在2020年12月1日起可以主张货物已经灭失，开始计算诉讼时效，一年诉讼时效在2021年12月1日前届满，并无不当。二审法院驳回上诉，维持原判。

该案的诉因是无单放货，厚文公司要求欧科公司承担无单放货导致的货款损失。如果无单放货是事实，诉讼时效应当自货物实际交付之日起计算；如果货物在诉讼中仍然没有被交付，那么就不存在无单放货的损失，损失时效也无从谈起。该案中，法院没有查明无单放货是否存在，所以不能自货物实际交付之日起计算时效，只能依据法律和事实进行推定应当交付货物的日期。然而，这种推

定是基于货物不能交付，例如灭失的情况。如果货物尚未交付，有如欧科公司主张货物仍然在目的港清关中，则不存在推定交付。

此外，《海商法》规定的一年时效期间，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算，应当是主张权利的人知道交付或没有交付但应当交付的日期。如果以货物无单放货之日或应当交付货物之日起计算诉讼时效，对权利人极不公平。如果用推定交付货物日期起算一年的诉讼时效，承运人完全可以拖延告知货物情况，从而使权利人错失诉讼时效。有如本案中的情况，法院认为权利人至迟在2020年12月1日起可以主张货物已经灭失，也就是说推定承运人在此日期前可能已经实际无单放货，但欧科公司2022年5月31日仍表示货物尚在目的港清关中。因此，在权利人对交付不知情的情况下，应当自知道或应当知道无单放货或货物灭失之日起算，《民法典》的一般民事诉讼时效规则与《海商法》对承运人的诉讼时效规则并不矛盾，应当适用。

保险事故发生之日

《海商法》第二百六十四条规定，根据海上保险合同向保险人要求保险赔偿的请求权，时效期间为二年，自保险事故发生之日起计算。在仪征某航砂石有限公司诉联合财产保险股份有限公司扬州中心支公司案中，⁵⁹ 法院对保险赔偿请求的诉讼时效的起算日，即“保险事故发生之日”进行了解释。

该案中，被保险船舶于2014年12月发生海上事故。船舶残骸于2017年6月30日清理完毕。被保险人于2018年9月18日提起本案诉讼，主张保险人承担保险赔偿责任。保险人主张，该保险诉讼已过诉讼时效。原审法院将2017年6月30日船舶残骸清理完毕认定为保险事故发生之日，判例保险人承担赔偿责任。⁶⁰

保险人申请再审称，1. 案涉船舶于2014年12月发生搁浅事故，被保险人报案索赔，其已经知道保险事故发生，应自此开始计算诉讼时效，而某航公司与张某玉于2018年9月起诉，明显已过诉讼时效。

⁵⁹ (2022)鄂民申5925号。

⁶⁰ (2021)鄂民终401号。

原审法院将2017年6月30日船舶残骸清理完毕认定为“保险事故发生之日”系明显错误。2. 最高人民法院和湖北省高级人民法院的多份裁判文书均明确以“保险事故发生之日”作为认定诉讼时效的起算点, 原审判决违反了《最高人民法院统一法律适用工作实施办法》关于“类案同判”的规定。

《海商法》的确规定, 保险诉讼时效自保险事故发生之日起算。尽管如法院所说, 在海事管理机构向被保险人送达事故责任认定书之前, 被保险人对于其在保险合同项下的权利是否受到侵害处于不确定状态, 且若其通过诉讼途径主张权利也欠缺必要的事实基础, 但这并不妨碍被保险人向保险人主张权利

提交的另案裁判文书, 因另案案情与本案不尽相同, 其主张原审法院存在同案不同判, 再审法院不予支持。

《海商法》的确规定, 保险诉讼时效自保险事故发生之日起算。尽管如法院所说, 在海事管理机构向被保险人送达事故责任认定书之前, 被保险人对于其在保险合同项下的权利是否受到侵害处于不确定状态, 且若其通过诉讼途径主张权利也欠缺必要的事实基础, 但这并不妨碍被保险人向保险人主张权利。即使被保险人不能确定保险责任和损失金额, 并不妨碍其向保险人主张赔偿, 保险人可以查明是否属于保险责任以及确定赔偿金额。海事管理机构的事事故责任认定书, 是查明事实和认定责任的一种证据, 但并非查明事实和认定责任的必然法定依据。在没有行政认定的情况下, 法院仍然有职权查明事实和认定责任。即使有行政认定, 法院仍然可以参考认定, 甚至不予采用, 并非不能做出判定。无论是保险人还是法院, 可能对查明责任和确定损失需要很长的时间, 但这些并不能阻碍被保险人提出赔偿请求, 这不是影响保险赔偿诉讼时效的因素。

再审法院审查认为, 在海事管理机构向被保险人送达事故责任认定书之前, 被保险人对于其在保险合同项下的权利是否受到侵害处于不确定状态, 且若其通过诉讼途径主张权利也欠缺必要的事实基础。原审法院根据海事管理机构发送的安全管理通知书, 推定被保险人在案涉船舶残骸清理完毕之后才取得事故责任认定书, 并以此作为认定本案诉讼时效的起算点, 并无不当。保险人

Lloyd's Shipping & Trade Law

Lloyd's Shipping & Trade Law ensures you are fully aware of developments which will have an impact on your business and the businesses of your clients. Our expert editors tell you what the latest developments mean for you in a concise and easily digestible format. Lloyd's Shipping & Trade Law, available online and in print, ensures you are always up to date with the latest factors affecting the rights and liabilities of the shipping and trade communities.

Access us at www.shippingandtradelaw.com and www.i-law.com

+44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)
customersuccess@lloydslistintelligence.com
lloydslistintelligence.com/i-law



Lloyd's List Intelligence 

诉讼时效中断

在被保险人向保险人提出赔偿请求后，保险人可能没有在自保险事故发生之日起两年内予以确认或理赔，这种情况会影响到保险诉讼时效问题。此时，保险人可能会主张，自保险事故发生之日起两年后的诉讼已经超过诉讼时效，但被保险人可能会主张，诉讼时效在被保险人向保险人提出赔偿请求后中断。该问题发生在深圳光汇石油海运集团有限公司诉太平财产保险有限公司深圳分公司案中。⁶¹

该案中，被保险人在保险事故发生后，向保险人主张保险赔偿。保险人委托公估公司到现场查勘、要求被保险人补交理赔材料、但未作出拒赔通知。保险人在法院庭前会议中作出拒赔表示，并主张被保险人的诉讼请求已经超过法律规定的诉讼时效。

原审法院适用《保险法》第二十三条、第二十四条的规定，认定保险人委托公估公司到现场查勘、要求被保险人补交理赔材料、未及时作出拒赔通知，构成诉讼时效中断。⁶²

保险人申请再审理，本案为海上保险合同纠纷，根据《海商法》第二百六十七条第一款规定，时效因请求人提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断。有证据证明被请求人做出过明确表示才能认定为“被请求人同意履行义务”，原判决据以认定本案构成时效中断的事由均不能扩大理解为“被请求人同意履行”，不符合《海商法》规定的构成时效中断的法定情形。

再审法院指出，本案事故发生后，被保险人立即向保险人报险并申请理赔，保险人起诉之前并未向其发送拒赔通知，原判决认定诉讼时效因被请求人同意履行义务而中断，并无不当，驳回保险人的再审申请。

该案中，保险人在被保险人张保险赔偿后未发送拒赔通知，只能说明保险人对被保险人的赔偿请求没有及时作出核定，保险人仍然可能发出拒赔通知，未发送拒赔通知并不能默认或推定保险人同意赔偿请求。事实上，保险人在法院庭前会议中作出拒赔表示，因此，并不存在保险人同意履行

义务而中断的情况。保险人拖延发送拒赔通知，应承担其相应的责任，但与诉讼时效无关。《保险法》第二十三条规定，保险人收到被保险人或者受益人的赔偿或者给付保险金的请求后，应当及时作出核定，保险人未及时履行该义务的，除支付保险金外，应当赔偿被保险人或者受益人因此受到的损失。因此，保险人未及时核定保险事故，应承担的是赔偿损失，而不是收到赔偿请求后默认为同意履行义务。

在被保险人向保险人提出赔偿请求后，保险人可能没有在自保险事故发生之日起两年内予以确认或理赔，这种情况会影响到保险诉讼时效问题。此时，保险人可能会主张，自保险事故发生之日起两年后的诉讼已经超过诉讼时效，但被保险人可能会主张，诉讼时效在被保险人向保险人提出赔偿请求后中断

保险人的积极理赔行为，在中国的司法实践中可能被认定为“同意履行义务”。在赵典藏等与中国人民财产保险股份有限公司温州市分公司案，⁶³ 被保险船舶于2003年11月6日搁浅发生船舶搁浅事故。事故发生后，被保险人即通知保险人，并按保险人指示采取了一系列施救措施，还于2005年6月书面要求理赔；温州人保接理赔报告后，要求被保险人联系施救单位，并随后由其自行联系施救单位编制施救方案和预算报告；报告作出后，再请示其上级单位委托保险公估。事故船舶被救助失败，赵典藏等于2006年11月21日向宁波海事法院起诉，请求判令温州人保赔偿，温州人保辩称：本案已过两年法定诉讼时效。法院认为：事故发生后，温州人保上述一系列行为，均具《海商法》中诉讼时效中断情形的“同意履行义务”的意思表示效力，构成诉讼时效中断。该案中，保险人要求被保

⁶¹ (2023)最高法民申2323号。

⁶² (2022)粤民终1031号。

⁶³ (2007)浙民三终字第110号。

险人联系施救单位，并随后由其自行联系施救单位编制施救方案和预算报告；报告作出后，再请示其上级单位委托保险公估。这一系列积极行为，被视为默认可履行义务。

尽管法院可以根据具体事实，做出保险人推定同意履行义务的判断，从而保护被保险人利益，但这仍然是一个需要根据具体案情做出判断的不确定因素。这种保护，可以从一般的民法法律规定中获得。《民法典》第一百九十五条规定，有下列情形之一的，诉讼时效中断，从中断、有关程序终结时起，诉讼时效期间重新计算：（一）权利人向义务人提出履行请求；（二）义务人同意履行义务；（三）权利人提起诉讼或者申请仲裁；（四）与提起诉讼或者申请仲裁具有同等效力的其他情形。对比《海商法》的规定可以看出，《海商法》的时效中断与《民法典》的时效中断的（二）和（三）种情形相同，多出（一）和（四）两种情形。在法律适用上，《海商法》与《民法典》有不同规定的，应当适用《海商法》的特殊规定。但《民法典》中诉讼时效中断的（一）和（四），不是与《海商法》不同，而是多出两个中断的情形。作为一般法，在与《海商法》不是不同而是补充的情况下，《民法典》中诉讼时效中断的（一）和（四）应当可以适用。因此，在海上保险索赔案件中，在被保险人向保险人提出理赔请求时，诉讼时效可以依据《民法典》的规定中断，而无需用具体案情推定保险人同意履行的情况。《民法典》的适用，即符合一般法的适用规则，也能更好的保护被保险人的利益。

船舶拍卖

关于船舶拍卖的程序，《海事诉讼特别程序法》第一百一十一条规定，海事法院裁定强制拍卖船舶的公告发布后，债权人应当在公告期间，就与被拍卖船舶有关的债权申请登记。公告期间届满不登记的，视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利。第一百一十九条规定，拍卖船舶所得价款及其利息，或者海事赔偿责任限制基金及其利息，应当一并予以分配。分配船舶价款时，应当由责任人承担的诉讼费用，为保存、拍卖船舶和分配船舶价款产生的费用，以及为债权人的共同利益支付的其他费用，应当从船舶价款中先行拨付。清偿债务后的余款，应当退还船舶原所有人或者海事赔偿责任限制基金设立人。同时，《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》（《扣押与拍卖船舶司法解释》）第二十二条规定，海事法院拍卖、变卖船舶所得价款及其利息，先行拨付《海事诉讼特别程序法》第一百一十九条第二款规定的费用后，依法按照下列顺序进行分配：（一）具有船舶优先权的海事请求；（二）由船舶留置权担保的海事请求；（三）由船舶抵押权担保的海事请求；（四）与被拍卖、变卖船舶有关的其他海事请求。对于没有申请与被拍卖船舶有关的债权登记的债权人，是否可以就拍卖船舶清偿债务后的余款主张权利，法院在航远船舶代理有限公司诉柳珊瑚航运有限公司、联合信贷租赁股份公司和意大利信用银行股份有限公司⁶⁴案给出了答案。

该案中，柳珊瑚公司为“樱某某”轮的船舶管理人和经营人，联合信贷和信用银行为船舶共有人，柳珊瑚公司作为“樱某某”轮当时的船舶管理人和经营人，与航远船代之间达成船舶代理合同。航远船代负责该轮靠泊中国区域相关港口时的物料、备品供应、靠港移港、船员更换等业务，并垫付相关费用。航远船代没有收到应付代理费用，起诉船舶管理人和所有人，要求支付代理费。

宁波海事法院在另案中作出裁定，认定“樱某某”轮已经由宁波海事法院司法拍卖成功，并移交给买受人。航远船代未在该轮拍卖公告期间申请债权登记。目前，“樱某某”轮拍卖价款用于清偿全部已登记海事债权后，剩余款项提存在宁波海事法院。

⁶⁴ (2022)沪民终184号。

一审法院认为,依据《海事诉讼特别程序法》第二十一条第十二项的规定,航远船代为“樱某某”轮营运、管理、维护、维修提供物资或者服务产生的请求,是有权申请扣押船舶的海事请求,并且依据《扣押与拍卖船舶司法解释》第二十二條的规定,航远船代因服务“樱某某”轮而产生的海事请求,排在具有船舶优先权、船舶留置权和船舶抵押权担保的海事债权之后,处于第四顺位的海事请求序列,有权依照法定程序参与船舶拍卖价款分配。该种权利具有法定性、物上代位性等担保物权的特征。因此,基于海事债权的特殊性,依据上述法律和司法解释的规定,船舶所有人虽然并非与航远船代成立合同关系的当事人,但是其所有的特定财产“樱某某”轮依法应作为清偿与该船舶有关的海事请求的担保。

一审法院注意到,航远船代未在“樱某某”轮拍卖公告期间申请债权登记,并且《海事诉讼特别程序法》第一百一十一条规定,“海事法院裁定强制拍卖船舶的公告发布后,债权人应当在公告期间,就与被拍卖船舶有关的债权申请登记。公告期间届满不登记的,视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利”。一审法院认为,《海事诉讼特别程序法》的前述规定是程序性规定,航远船代未在法定期限内进行债权登记,其法律后果是丧失与其他进行了债权登记的海事请求权人一起在船舶拍卖、变卖所得价款及其利息中参与分配的程序性权利,但其相应的实体性权利即以“樱某某”轮拍卖价款担保清偿的实体权利并

不因此消灭,在船舶拍卖价款已清偿全部登记债权后仍有剩余的情况下,有权获得受偿。根据已查明的事实,“樱某某”轮拍卖价款用于清偿全部已登记海事债权后,目前仍有剩余款项提存在宁波海事法院。一审法院认为,航远船代主张在“樱某某”轮拍卖价款的剩余款项范围内获得清偿,并无不当。⁶⁵

然而,二审法院否定了一审法院的观点。二审法院认为,船舶拍卖款是否剩余不影响对视为放弃受偿权利的认定。二审法院指出,债权登记作为船舶拍卖的重要程序,旨在敦促与被拍卖船舶有关的海事请求人及时主张,尽可能在本次船舶拍卖价款中得到公平受偿的机会,有效保护其债权。《海事诉讼特别程序法》第一百一十一条规定债权人未在船舶拍卖公告期间申请债权登记,视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利,并未对船舶拍卖款有无剩余加以区别对待。航远船代本可通过债权登记,在“樱某某”轮的拍卖款中参与受偿。该权利的依据是《海事诉讼特别程序法》赋予的,固然具有法定性,但不能据此得出以“樱某某”轮作为实现航远船代债权之担保的结论。一审法院认为航远船代因服务“樱某某”轮产生的船舶代理费对该轮享有担保物权性质的权益,缺乏法律依据。二审法院认为,航远船代未在“樱某某”轮拍卖公告期内申请债权登记,拍卖程序结束后,航远船代参与船舶拍卖价款分配并受偿的权利便消灭了,该权利是一次性的、不可逆的,并不

⁶⁵ (2019)沪72民初2341号。

Lloyd's Law Reports Bound Volume Series, Volume 1 2024

Available now – order your copy today

This new volume features analysis and verbatim text of the most noteworthy court judgments to be handed down in the first six months of 2024.

customersuccess@lloydslistintelligence.com

Lloyd's List Intelligence 

因为拍卖价款有无剩余而发生改变。一审法院据此进一步认为航远船代未在法定期限内进行债权登记，只是丧失在船舶拍卖价款中参与分配的程序性权利，其以“樱某某”轮拍卖价款担保清偿的实体权利并未消灭，在拍卖价款清偿全部登记债权后仍有剩余的情况下有权获得受偿，该判定同样没有法律依据。

二审法院进一步澄清了船舶拍卖剩余款的法律性质。二审法院认为，船舶司法拍卖不同于一般船舶买卖，是海事诉讼中的一项特殊制度，不仅船舶所有权发生了变动，所有可以对该船舶主张的权利亦归于消灭。本案中，虽然“樱某某”轮在拍卖受偿后仍有剩余款项，但该款项上不再负担任何债务，其性质已经由船舶拍卖款转变为原船舶所有人的一般责任财产，该性质并不因为款项是否已经发还、是被保全在法院还是保全在原船舶所有人的银行账户亦或已经混入原船舶所有人的其他财产而有所不同。倘非如此，则未经登记的债权人就可以因为拍卖剩余款发还的及时与否、保全与否等因素而享有不同的权利，那么原船舶所有人的合法权益将会因此而发生变化。这种权利义务关系的不确定性并不符合制度设计的本意。

综上，二审认为，法律已经为与船舶有关的债权提供了保障实现的救济路径，即通过债权登记并经确权后参与分配受偿，对航远船代而言，并不存在行权障碍。本案中，航远船代没有依据法律规定的程序要求行使自身的权利，由此丧失机会，虽然可惜，但在法律没有规定在此情形下仍有额外补偿的前提下，航远船代只能基于与船舶代理合同，向合同委托方主张案涉船舶代理费，无权向船舶所有人就案涉债权主张补充责任。

该案二审判决，很好的澄清了海事程序法中船舶拍卖和拍卖款项的法律性质，并强调了在司法拍卖中权利登记的重要性。该案对司法拍卖船舶程序的海事司法实践具有指导意义。

共同海损分摊

《海事诉讼特别程序法》第八十八条规定，当事人就共同海损的纠纷，可以协议委托理算机构理算，也可以直接向海事法院提起诉讼。海事法院受理未经理算的共同海损纠纷，可以委托理算机构理算。第八十九条规定，理算机构作出的共同海损理算报告，当事人没有提出异议的，可以作为分摊责任的依据；当事人提出异议的，由海事法院决定是否采纳。在上述盛兴公司诉大地保险案中，海事法院就是否需要依据保险合同的约定做出理算予以分析。

该案中，涉案船舶“远海9”轮发生海难事故，宣布共同海损。船舶所有人向船舶保险人提出赔偿请求。保险人否定责任，并认为，即使大地保险需要承担保险责任，根据案涉船舶保险条款的约定，主张仅赔偿应由“远海9”轮摊负的共同海损金额。

涉案船舶的船舶保险条款第二条“二、共同海损、救助及施救”第一款列明：“本保险负责赔偿依照国家有关法律或规定应当由保险船舶摊负的共同海损。除合同另有约定外，共同海损的理算办法应按《北京理算规则》办理”。第二款和第三款列明：“保险船舶在发生保险事故时，被保险人为防止或减少损失而采取施救及救助措施所支付的必要的、合理的施救或救助费用、救助报酬，由本保险负责赔偿。但共同海损、救助及施救三项费用之和的累计最高赔偿额以不超过保险金额为限”。第九条列明：“保险船舶发生海损事故时，凡涉及船舶、货物和运费方共同安全的，对施救、救助费用、救助报酬的赔偿，保险人只负责获救船舶价值与获救的船、货、运费总价值的比例分摊部分”。

原审法院结合案涉船舶保险条款文义，分析认为第二条“二、共同海损、救助及施救”中的第一款和第二款属于并列关系，即被保险人可以选择依照共同海损的标准索赔应由船舶摊负的部分，也可以选择依照救助和施救的标准索赔合理的、必要的救助或施救费用，两种情形分别遵循各自的索赔标准，但索赔总额不超过保险金额。

保险人主张应依据案涉船舶保险条款第九条的内容，按照共同海损相应比例认定其应赔偿的损失。原审法院指出，由于共同海损认定及理算具有专业性和独立性的特点，在共同海损理算报告出具之前，法院不宜对是否构成共同海损做出认定，更

不宜做出共同海损分摊的裁判。鉴于本案并非共同海损纠纷，案涉事故是否确实涉及船舶、货物和运费方的共同安全，以及各方的责任应当如何分摊，均无法在本案中作出认定。原审法院认为，本案不宜直接适用案涉船舶保险条款第九条进行判决，而围绕涉船舶保险条款第二条“二、共同海损、救助及施救”第二款提出的保险赔偿主张进行审理和判决。⁶⁶

大地保险申请再声称：根据案涉船舶保险条款的约定，只承担应由船舶分摊的那部分共同海损分摊金额或救助费用分摊金额。原审判决忽视事故发生后“远海9”轮曾宣布共同海损、收取共损保函、提起共损纠纷诉讼等一系列事实，认定本案不宜直接适用案涉船舶保险条款第九条进行判决，适用法律错误。

再审法院驳回再审申请。再审法院认为，原审法律对保险条件的解释，符合对合同条款的一般理解。原审法院认为本案不宜直接适用案涉船舶保险条款第九条进行判决，而围绕船舶保险条款第二条“二、共同海损、救助及施救”第二款提出的保险赔偿主张进行审理和判决，并无不当。至于保险人能否通过其他诉讼途径主张相关权利，并不影响原审法院判决其依据案涉船舶保险条款第二条第二款约定，向被保险人承担保险赔偿责任。

该案反映出海事审判程序中较为复杂的程序问题，该案的复杂在于保险合同约定保险人只负责获救船舶价值与获救的船、货、运费总价值的比例分摊部分，共同海损的理算办法应按《北京理算规则》办理。法院对合同的条款做出了合理的解读，但依据《海事诉讼特别程序法》，认为在共同海损理算报告出具之前，法院不宜对是否构成共同海损分摊做出裁判，从而否定保险人根据保险合同第九条享有的只负责被保险船舶分摊的共同海损的合同权利。问题在于，法院是否可以依据《海事诉讼特别程序法》否定保险人的合同权利。有如法院所说，本案并非共同海损纠纷，但法院依据的却是《海事诉讼特别程序法》中关于共同海损的纠纷的相关规定。既然船舶宣布了共同海损，合同约定了理算规则，被保险人应当进行共同海损理算，根据理算出来的分摊部分金额，向保险人索赔保险赔偿。如果保险人应当赔偿而拒绝理赔，被保险人可以向法院起诉保险人，请求判令其承担赔偿责任。法院应当按照保险合同的约定，判令保险人承担被保险人船舶应当分摊的份额。如果被保险人没有进行海损理算，意味着其没有证明其遭受的保险损失。法院不应在此情况下，适用有关海损理算的海事程序法，判令保险人承担全部责任。

⁶⁶ (2022)鄂民终474号。

POWERING SHIPPING

Maritime & Commercial on i-law.com is the leader in maritime law research

Discover the power of i-law.com today

Lloyd's List Intelligence 

不方便法院原则

中国《民事诉讼法》于2023年修改，修改后的民事诉讼法自2024年1月1日起施行。修改的《民事诉讼法》增加一条，作为第二百八十二条：“人民法院受理的涉外民事案件，被告提出管辖异议，且同时有下列情形的，可以裁定驳回起诉，告知原告向更为方便的外国法院提起诉讼：（一）案件争议的基本事实不是发生在中华人民共和国领域内，人民法院审理案件和当事人参加诉讼均明显不方便；（二）当事人之间不存在选择人民法院管辖的协议；（三）案件不属于人民法院专属管辖；（四）案件不涉及中华人民共和国主权、安全或者社会公共利益；（五）外国法院审理案件更为方便。裁定驳回起诉后，外国法院对纠纷拒绝行使管辖权，或者未采取必要措施审理案件，或者未在合理期限内审结，当事人又向人民法院起诉的，人民法院应当受理”。这是中国法律中关于不方便法院制度的具体规定。在此之前，中国法院适用的是《民事诉讼法》司法解释中的不方便法院原则的类似规定。

在新加坡某航运公司与利比里亚某公司案中，⁶⁷ 该原则得到很好的适用。该案中，新加坡某航运公司所有的巴拿马籍“运某”轮在新加坡东部加油锚地锚泊期间，与利比里亚某公司所有的“勇敢某某”轮碰撞，“运某”轮船体遭到严重损坏。为此，新加坡某航运公司向宁波海事法院申请诉前扣押“勇敢某某”轮，并随后提起诉讼，请求利比里亚某公司赔偿船舶修理费等损失360余万美元。利比里亚某公司在答辩期间提出管辖权异议，认为宁波海事法院不方便管辖和审理本案，请求依法驳回起诉，告知新加坡某航运公司向更方便的新加坡法院提起诉讼。

宁波海事法院审查认为，宁波是涉案“勇敢某某”轮在碰撞事故发生后的最先到达地，宁波海事法院依当事人申请，依法扣押该船，该院对案件具有管辖权。新加坡某航运公司的股东之一系中国公民，“运某”轮系在中国境内进行修理，与碰撞损失相关的主要证据材料形成于中国境内，且中国再保险公司为解除“勇敢某某”轮的扣押出具担保，并约定由中华人民共和国法院管辖，中国法院审

理该案有利于查明损失和判决执行。碰撞事故发生后，“勇敢某某”轮直接离开新加坡海域，并未在新加坡接受海事调查，不构成新加坡法院审理案件更加方便的情形。故裁定驳回利比里亚某公司的管辖权异议。⁶⁸ 利比里亚某公司提起上诉，浙江省高级人民法院维持一审裁定。案件进入实体审理阶段后，双方在海事法院组织下达成和解协议，新加坡某航运公司申请撤回起诉，法院裁定予以准许。

该案系双方当事人住所地、碰撞船舶登记地及碰撞海域均在中国境外的船舶碰撞损害责任纠纷。一、二审法院在审查涉案管辖权异议时，正确理解和适用民事诉讼法司法解释规定的不方便法院原则，综合考量证据的可获得性、判决执行的便利程度以及与我国的关联性等因素，判断法院审理案件是否存在不方便的情形，对新《民事诉讼法》实施后如何把握“外国法院审理案件更为方便”的标准，具有很好的参考意义。

结束语

中国法院在2023年审判的海事案件中，海上货物运输和海上保险案件是主要的海事纠纷案件。中国的海事审判，既包括传统的海事纠纷，例如承运人的识别，也包括中国法下特别的海事纠纷，例如托运人的识别。中国正在修订《海商法》，特别的海事纠纷未来是否继续存在，取决于《海商法》的修改，对此我们将拭目以待。

⁶⁷ (2023)浙民辖终102号，(该案为最高人民法院2023年全国海事审判典型案例)。

⁶⁸ (2023)浙72民初307号。

Law Reports: Bound Volumes collection

Lloyd's List Intelligence is a specialist publisher in the field of law reporting. Our Bound Volumes collection dates back to 1919 and includes volumes for our leading reports and review journals in the fields of building, maritime and commercial, insurance and medical law.

Bound Volumes Series available as full sets, small bundles and individual units

Make sure your legal library is complete

Our Law Reports Bound Volumes are your powerful reference resource for all your legal research needs. Each volume contains fully headnoted, verbatim judgments. Each attractively cloth-bound edition collates the most noteworthy legal decisions reported within the year.

- ▶ Access cases and precedents across the full print archive.
- ▶ Carefully crafted headnotes crystallise the most significant cases from the world-renowned courts of England and Wales.
- ▶ Recent volumes include the most influential cases from overseas jurisdictions.
- ▶ Our distinguished editors include high court judges, eminent professors, a Past Chair of the Bar Council and leading KCs.

2023 Volumes are now available.

Our new Bound Volumes feature analysis and verbatim text of the most noteworthy court judgments to be handed down in 2023. They are essential reference tools for industry and legal professionals worldwide.

Complete your Bound Volume collections with our latest editions.

Find out more:  customersuccess@lloydslistintelligence.com  www.lloydslistintelligence.com/i-law

 +44 (0)20 7509 6499 (EMEA); +65 6028 3988 (APAC)

附录

2023年案件

深圳市泰博国际货运代理有限公司诉江苏兴业聚化有限公司 (2022) 沪民终644号; (2021) 沪72民初510号

中国太平洋财产保险股份有限公司北京分公司与快可物流公司、NYC 航运有限公司和南京远洋运输有限公司 (2022) 沪民终146号; (2020) 沪72民初1774号

旺程有限公司诉上海招商明华船务有限公司 (2022) 沪民终643号; (2021) 沪72民初473号

绍兴市凯利雅国贸物资有限公司诉安进海空货运(香港)有限公司 和安进国际货运代理(深圳)有限公司上海分公司 (2023) 沪民终377号; (2022) 沪72民初1187号

安徽轻工国际贸易股份有限公司诉元泰国际货运(中国)有限公司宁波分公司 (2023) 浙民终422号; (2022) 浙72民初1760号

青岛一某有限公司诉荷兰怡某有限公司 (2022) 鲁民终1534号; (2021) 鲁72民初681号

北尔旗国际货运代理(上海)有限公司诉上海海华轮船有限公司 (2022) 沪民终1040号; (2021) 沪72民初963号

中国太平洋财产保险股份有限公司大连分公司诉奋进BBG航运有限公司 (2022) 苏民终1386号; (2021) 苏72民初844号

绍兴市柯桥区厚文进出口有限公司诉浙江欧科国际货运代理有限公司 (2023) 浙民终402号; (2023) 浙72民初5号

港中旅华贸国际物流股份有限公司南京分公司诉京必优特机械进出口有限公司、南京巴夫诺机械设备制造有限公司 (2023) 最高法民申917号; (2021) 苏民终1985号

锦州某机械部件有限公司诉上海某国际货运有限公司 (2023) 辽民终1881号; (2023) 辽72民初653号

山东某公司诉青岛某公司 (2023) 最高法民申2867号; (2023) 鲁民终212号

泉州安通物流有限公司诉天津昌鑫货运代理有限公司 (2023) 最高法民申1241号; (2023) 闽民终519号

上海奋钧新能源科技有限公司诉沧州黄骅港钢铁物流有限公司 (2022) 津民终1111号; (2022) 津72民初225号

中国平安财产保险股份有限公司上海分公司诉上海晟铠供应链管理有 限公司 (2023) 沪民终87号; (2022) 沪72民初686号

宁波天盛海运有限公司诉东海航运保险股份有限公司 (2021) 鄂民终 1160号; (2018) 鄂72民初1386号

上海八面商贸有限公司诉中国太平洋财产保险股份有限公司 上海分公司 (2023) 最高法民申1120号; (2022) 沪民终702号; (2021) 沪72民初1229号

黄石市盛兴海运有限公司等诉中国大地财产保险股份有限公司福建 自贸试验区平潭片区支公司 (2023) 最高法民申673号; (2022) 鄂民 终474号

舟山明伦危险品运输有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司 浙江自贸区航运保险中心营业部 (2022) 浙民终992号; (2021) 浙72民 初2246号

沧州渤海新区嘉达海运有限公司诉中国人民财产保险股份有限公司天 津市分公司 (2023) 最高法民申2154号; (2022) 粤民终1097号

某港口服务公司诉某船务公司和某保险公司 (2022) 闽民终1402号; (2021) 闽72民初488号

杨焕梅等诉合肥旭海船舶服务有限公司、中国人寿财产保险股份有限 公司温岭市支公司 (2023) 最高法民申1507号; (2023) 浙民终593号

仪征某航砂石有限公司诉联合财产保险股份有限公司扬州中心支公司 (2022) 鄂民申5925号; (2021) 鄂民终401号

深圳光汇石油海运集团有限公司诉太平财产保险有限公司深圳分公司 (2023) 最高法民申2323号; (2022) 粤民终1031号

航远船舶代理有限公司诉柳珊瑚航运有限公司, 联合信贷租赁股份有 限公司和意大利信用银行股份有限公司 (2022) 沪民终184号; (2019) 沪72 民初2341号

新加坡某航运公司与利比亚某公司 (2023) 浙民辖终102号; (2023) 浙72民初307号

参考的案件

新鑫海航运有限公司诉中国机械国际合作股份有限公司 (2021) 最高 法民申5588号

某兰德公司诉地中海公司 (2020) 最高法民再171号

北京隆昌伟业贸易有限公司诉北京城建重工有限公司 (2017) 京0106 民初15563号 (最高人民法院166号指导案例)

中国铁路物资哈尔滨有限公司诉中化国际(控股)股份有限公司 (2019) 最高法民申3187号; (2018) 辽民终462号; (2015) 大海商 初字第487号

中铁物总进出口有限公司诉福州松下码头有限公司 (2019) 最高法民 申31119号

新加坡长荣海运股份有限公司诉第一产物保险股份有限公司 (2018) 最高法民再196号

赵典藏等与中国人民财产保险股份有限公司温州市分公司 (2007) 浙 民三终字第110号

Achieve more with Maritime and Commercial on i-law.com

i-law.com is your essential online legal companion, combining user-friendly functionality with our quality maritime law content.

Our extensive shipping law library, including *Lloyd's Law Reports* dating back to 1919, provides the information you need at the right time, anywhere in the world.

Discover the power of i-law.com
today at loydslistintelligence.com/i-law

