



HAI TONG & PARTNERS

海通律师事务所

日期: 2022 年 1 月 27 日

编号: 3-1/ 2022

上海瑞丰国际大厦 1106 室
杨树浦路 248 号 邮编: 200082
上海, 中国

电话: 86-21-5588 2939

传真: 86-21-5580 2512

www.haitonglawyer.com

最高人民法院印发《全国法院审理涉外商事海事案件座谈会备忘录》

尊敬的客户:

近日, 中华人民共和国最高人民法院(下称“最高院”)发布了《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》(下称“《会议纪要》”)。该份《会议纪要》共包括三个部分:“涉外商事部分”、“海事部分”及“仲裁司法审查部分”。尽管该《会议纪要》并非法律或司法解释, 但因其系最高院与各级人民法院基于往年司法判例及审判经验总结而成, 对今后案件的审理均具有极为重要的指导意义。

在此背景下, 北京市海通律师事务所特简要介绍《会议纪要》中“海事部分”所涉及的部分重要规则如下, 希望有所帮助:

1. 关于托运人的识别

《会议纪要》第 51 条规定, 提单上关于“托运人”的记载对于承托双方而言仅具有初步的证明效力, 人民法院可以基于案情的不同而另行识别“托运人”。为进一步澄清, 最高院举例认为, 在有证据证明订舱人系接受他人委托并以他人名义或者为他人订舱的, 人民法院应当根据《海商法》第四十二条第三项的规定, 依法认定该“他人”为托运人。

关于该条规定, 需要承运人注意的是, 提单记载的“托运人”并不必然会被认定为“契约托运人”。该裁判倾向曾在天津市高级人民法院(2020)津民终 466 号海上货物运输合同纠纷一案中有较为明显的体现。在该案件中, 天津市高级人民法院认为, 尽管中国机械公司是提单记载的托运人, 但“涉案海上货物运输合同系海耀公司委托他人为其与新鑫海公司订立, 运费系中食公司委托他人向新鑫海公司交纳”, 因此尽管中国机械公司向新鑫海公司实际交付货物, 其也并非“缔约托运人”, 而仅是“实际托运人”, 并因此无需就目的港无人提货而产生的损失向契约承运人新鑫海公司承担赔偿责任。《会议纪要》第 51 条实际上是对以上审判规则的进一步明确。

我们认为,《海商法》第42条第3项规定:“**契约托运人**”系指“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”。从该条文字面判断,提单上记载的托运人并非必然符合“**契约托运人**”的定义,可在以往的追偿案件中,承运人往往想当然的将提单记载的托运人识别为“**契约托运人**”,而不会过多的考虑订舱流程。在此情况下,极有可能出现提单记载的托运人并非“**契约托运人**”的情况。因此,暂且不论《会议纪要》第51条的规定合理与否,仅从追偿实务的角度考虑,承运人应当在起诉前更加注重审核订舱流程中形成的文件及运费的实际支付情况,尽量避免因向错误主体提起诉讼而败诉的情况发生。

2. 承运人提供集装箱的适货义务

《会议纪要》第53条规定:“根据海商法第四十七条有关适货义务的规定,承运人提供的集装箱应符合安全收受、载运和保管所装载货物的要求。”承运人上述义务不可以通过约定的方式免除,如因承运人提供的集装箱不符合上述规定而造成货损,则承运人应当承担赔偿责任。

《海商法》第47条系关于承运人提供适航船舶的规定。所谓船舶适航,一般认为包括三个方面,即船舶适航、船员适任及货舱适货,这三方面是承运人履行运输合同所应当履行的最低限度的义务,不可以通过约定的方式免除。最高院通过《会议纪要》的方式将承运人提供“符合安全收受、载运和保管所装载货物的要求”的集装箱视为承运人履行“提供适航船舶义务”的一部分,并且明确规定不可以通过约定免除。

3. “货物的自然特性或者固有缺陷”的认定

《会议纪要》第54条规定,如承运人试图通过《海商法》第51条第1款第(9)项主张“货物的自然特性或者固有缺陷”免责,则需要证明:“同类货物在同等正常运输条件下,即使承运人已经尽到海商法第四十八条规定的管货义务,采取了合理的谨慎措施仍无法防止损坏的发生。”

以往审判实践中,各法院对“货物的自然特性或者固有缺陷”常有不同的认定标准,在此背景下,最高院通过《会议纪要》第54条对认定标准加以统一,对审判实践具有重要的指导意义。依据该条规定,以大豆案件为例,如承运人想要主张大豆热损系因大豆的自然特性导致而无需承担赔偿责任,按照该《会议纪要》的规定,则需要证明其已经妥善和谨慎地履行了管货义务,根据最高院的判例,妥善的通风是承运人运输大豆类货物的义务之一。

4. 货损发生期间的举证

《会议纪要》第55条对货损发生期间的证明责任进行了分配,按照该规定:“如请求人在货物交付时没有根据《海商法》第81条的规定提出异议,之后又向承运人主张货损赔偿”,则需充分举证证明货损“确实”发生于承运人的责任期间”。

依据《海商法》第81条的规定:如明显货损,收货人应在交付货物当时通知承运人;如非明显货损,则应当货物交付后7日内通知承运人;如为集装箱货物,则应当在交付货物之日起15日内通知承运人。否则,应当视为货物状况良好的初步证据。从承运人的角度考虑,按照《会议纪要》第55条的规定,最高院似乎认为收货人仅应在违反上述《海商法》第81条规定

的情况下承担证明货损发生于承运人责任期间的证明责任。如收货人在《海商法》第 81 条规定的时间内递交了通知，其是否还需要举证证明货损发生于承运人的责任期间，举证责任的轻重有何不同，可能需要在审判实践中进一步明确。

5. 承运人对大宗散装货物短少的责任承担

《会议纪要》第 56 条对承运人对大宗散装货物短少的责任承担进行了规定，明确在大宗散货运输案件中，“如果卸货后货物出现短少，承运人主张免责并举证证明该短少属于合理损耗、计量允差以及相关行业标准或惯例的，人民法院原则上应当予以支持，除非有证据证明承运人对货物短少有不能免责的过失”。最高院同时明确，“如果卸货后货物短少超出相关行业标准或惯例，承运人又不能举证区分合理因素与不合理因素各自造成的损失，请求人要求承运人承担全部货物短少赔偿责任的，人民法院原则上应当予以支持。”

在大宗散装货物运输案件审判实践中，如短量在千分之五以内，目前大多数海事法院的判决认可承运人可以主张短量属于合理损耗或计量允差，无需承担赔偿责任；如短量超过千分之五，按照最高院裁判观点，承运人需要承担全部赔偿责任。现最高院通过该《会议纪要》明确上述审判实践中通常做法的同时，似乎又间接表明如承运人可以通过举证区分合理因素与不合理因素各自造成的损失，即使短量超过千分之五，承运人也可以就合理因素造成的损失主张免除赔偿责任。

6. “不知条款”的适用规则

《会议纪要》第 57 条对提单上记载的不知条款的效力的认定标准进行了明确。按照该规定，如承运人试图依据提单上记载的“不知条款”免除赔偿责任，则应当证明提单上记载的“不知条款”符合《海商法》第 75 条的规定。

我们认为这同样是审判实践中的通常做法，最高院仅是通过《会议纪要》的方式予以进一步明确。举例而言，提单中经常会出现如：“Shipper's Load and Count”，“Shipper's Load Count and Seal”，“Said to Contain”，“Weight, Measure, Quality, Quantity, Condition, Contents and value unknown”等批注，如在存在上述批注的情况下，出现承运人交付货物时收货人主张货物重量与提单记载不符并提出索赔的情况，则承运人需要按照《海商法》第 75 条的规定证明其在装船时“没有适当的方法核对提单记载的”货物重量，否则承运人的免责主张将难以得到法院的支持。

7. 承运人凭指示提单交付货物时应合理谨慎审单

《会议纪要》第 59 条规定，承运人有谨慎地审核正本指示提单持有人身份的义务，如承运人向背书不连续的正本指示提单持有人交付了货物，则应当向因此遭受损失的索赔人承担赔偿责任，但“承运人举证证明提单持有人通过背书之外其他合法方式取得提单权利的除外”。

该条规定系最高院对之前案件裁判思路的归纳总结，在明确承运人有审核正本提单背书情况的同时，进一步明确承运人无需承担赔偿责任的例外，对日后案件的审理具有重要指导意义。在我们代理的浙江省高级人民法院（2019）浙民终 425 号案件中（该案判决最终得到最高院的维持），一审法院认为承运人在向未经连续背书的正本提单持有人交付货物的情况下，应当依法承担赔偿责任；二审法院在查明正本提单持有人尽管未经过连续背书，但系通过合法的方式取

得正本提单，且正本提单持有人提取货物并不违背索赔人向正本提单持有人交付提单的本意后，依法认定承运人向未经连续背书的正本提单持有人交付货物的行为与索赔人损害结果之间没有因果关系，无需承担赔偿责任。

需要注意的是，该规定中明确承运人免除赔偿责任的情况是提单持有人通过其他合法方式“取得提单权利”，而非“取得提单”。如承运人仅能够证明未经过连续背书的提单持有人系通过合法的方式“取得提单”，未能证明取得“提单下提取货物的权利”，或许依然需要承担赔偿责任。

8. 承运人对货物留置权的行使

《会议纪要》第 60 条规定：“提单或者运输合同载明“运费预付”或者类似性质说明，承运人以运费尚未支付为由，根据海商法第 87 条对提单持有人的货物主张留置权的，人民法院不予支持，提单持有人与托运人相同的除外。”

我们认为，该条规定属于对《海商法》第 87 条适用情况的明确。依据《海商法》第 87 条规定，应当向承运人支付费用但没有付清，且没有提供担保的情况下，承运人可以留置“其”货物。最高院通过《会议纪要》明确，所谓其货物，系指“债务人”的货物。在运费预付的情况下，即使提单持有人为货物所有权人，但除非其同时为债务人，承运人无权留置其货物。从承运人角度考虑，在提单依据租约签发且租约条款能够有效并入提单的情况下，如租约中存在关于承运人在未收到运费的情况下有权拒绝卸载货物的约定，承运人或许可以尝试依据该约定达到与行使留置权同样的效果。

9. 目的港无人提货的费用承担

《会议纪要》第 61 条是关于目的港无人提货情况下承运人如何索赔的规定。依据该规定，在提单持有人没有主张任何权利的情况下，因无人提货产生的费用和 risk 由托运人承担。

在提单持有人未行使任何提单权利的情况下，承运人是否可以向其主张目的港相关费用，实践中一直存在争议。从《会议纪要》该条表述来看，最高院既保护了收货人的利益，避免了非自愿情况下成为提单记载的收货人的主体承担目的港费用的情况发生，又参照了《鹿特丹规则》第 43 条的规定，认为只有要求交付货物的收货人才应当在运输合同约定的时间或期限内接受货物。无论如何，从承运人的角度来看，如货到目的港后无人提取货物，如向提单记载的收货人提出赔偿请求，将不会得到法院支持。

10. 无单放货纠纷的举证责任

《会议纪要》第 62 条明确，在无单放货纠纷案件中，索赔人应当证明“其是合法的正本提单持有人、承运人未凭正本提单交付货物以及因此遭受的损失”。如承运人抗辩货物并未被交付，则应当证明货物仍在其控制之下。

从该规定的表述来看，最高院似乎认为承运人是否交付货物，应当以其是否失去对货物的控制为认定标准：如承运人可以控制货物，则未交付货物的抗辩成立；如承运人无法控制货物，则未交付货物的抗辩不成立。我们感到，这种看似明确的规定，或许无法解决实际问题，例如：在货物已储存在收货人委托的码头仓库的情况下，如承运人仍可以通过控制签发提货单的方式

（或其他方式）控制货物，是否应当认为承运人未失去对货物的控制，并因此认定承运人未交付货物，似乎是一个值得进一步讨论的问题。简而言之，何谓“货物仍在承运人控制之下”，必将成为法院审理无单放货案件的重要焦点。

11. 承运人免除无单放货责任的举证

《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7条规定，如承运人依据目的港所在地法律规定必须将货物交付给当地政府机关的，则不承担无单放货的赔偿责任。《会议纪要》第63条进一步明确，承运人除需要证明依据当地法律规定必须交付给当地政府机关，还需要进一步证明其因将货物交付政府机关而失去了对货物的控制权。

我们认为，《会议纪要》第63条与第62条的规定是统一的，均将承运人是否失去对货物的控制作为认定货物是否被交付的认定标准。如承运人系因目的港当地法律规定而失去的对货物的控制，则无需承担赔偿责任。从《会议纪要》第63条的表述来看，最高院似乎认为货物客观上的交付并不等同于承运人“无正本提单交付货物”中的“交付”，后者应当以承运人是否失去了对货物的控制为判断标准。因此，“货物仍在承运人控制之下”的认定标准，显得尤为重要。

12. 无单放货诉讼时效的起算点

《会议纪要》第64条规定：“根据《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》第十四条第一款的规定，正本提单持有人以无单放货为由向承运人提起的诉讼，时效期间为一年，从承运人应当向提单持有人交付之日起计算，即从该航次将货物运抵目的港并具备交付条件的合理日期起算。”

上述合理日期实践中并没有一个固定的天数，法院通常会酌定一段合理的交付货物的时间，除非当事人一方可以举证明证。

13. 集装箱超期使用费标准的认定

《会议纪要》第65条规定，关于集装箱超期使用费的收取标准，如当事人有约定，则按照约定；如没有约定，承运人可以举证证明集装箱提供者网站公布的标准或者同类集装箱经营者网站公布的同期同地的市场标准的，可以按照该标准。同时，集装箱超期使用费原则上以同类新集装箱市价1倍为基准确定赔偿额，同时可以根据具体案情适当浮动或者调整。

集装箱超期使用费金额是否应当予以限制，取决于集装箱超期使用费属于惩罚性赔偿还是弥补损失性质的赔偿：如属于惩罚性质的赔偿，则不应限制赔偿金额；如属于弥补损失性质的赔偿，则应当以实际损失为限制。从《会议纪要》第65条规定来看，最高院倾向于认为集装箱超期使用费仅具有弥补承运人损失的性质，并因此认定其应以同类新集装箱市价为基准确定赔偿额，且可由法院根据案情适当调整或浮动。

14. 港口经营人不能主张承运人的免责或者责任限制抗辩

《会议纪要》第67条规定，港口经营人不属于承运人、实际承运人、承运人和实际承运人的

受雇人或者代理人。在现有法律规定下，无权援用《海商法》第 58 条、第 61 条的规定主张免责或者限制赔偿责任。

实践中，港口经营人是否应当被认定为实际承运人并因此享有承运人免责及责任限制的权利，一直存在争议。上述规定明确否定了港口经营人承运人、实际承运人、承运人和实际承运人的受雇人或者代理人的法律地位，其因此无权依据《海商法》第 58 条、第 61 条的规定主张免责或者限制赔偿责任。

15. 涉外多式联运合同经营人的“网状责任制”

《会议纪要》第 68 条规定，在具有涉外因素的多式联运合同纠纷适用中国法的情况下，如货物灭失或者损坏发生在国外某一运输区段，人民法院应当根据海商法第 105 条的规定，适用该国调整该区段运输方式的有关法律规定，确定多式联运经营人的赔偿责任和责任限额。但时效的认定仍应当适用中国相关法律规定。

以上规定系对最高院在我们代理的(2018)最高法民再 196 号国际货物多式联运合同纠纷一案中已确立规则的进一步明确。该案件中，最高院认为：“《中华人民共和国海商法》第一百零五条规定多式联运经营人赔偿采用“网状责任制”，主要目的是尽可能使多式联运经营人的赔偿责任与各区段承运人的赔偿责任保持一致，尽量避免多式联运经营人在可向区段承运人追偿的损失数额之外对货损另作赔付，以促进多式联运的发展”。并同时认为：“鉴于《中华人民共和国海商法》第一百零五条规定的多式联运经营人“网状责任制”有其明确适用事项（赔偿责任和责任限额），在案件审理中尚不宜将该“网状责任制”扩大解释适用于诉讼时效”。

16. 就海上货物运输合同产生的财产损失主张船舶优先权的法律适用

《会议纪要》第 76 条明确：“承运人履行海上货物运输合同过程中，造成货物灭失或者损坏的，船载货物权利人对本船提起的财产赔偿请求不具有船舶优先权。碰撞船舶互有过失造成船载货物灭失或者损坏的，船载货物权利人可以根据海商法第 22 条第 1 款第 5 项的规定向对方船舶主张船舶优先权。”

《海商法》第 22 条第 1 款第（5）项规定：“下列各项海事请求具有船舶优先权：（五）船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。”从该条文字面意思看，在承运人同时为船东的情况下，本船货物的权利人所提起的财产赔偿请求可能因承运人的侵权行为导致，因此属于上述船舶优先权的范围。但最高院通过《会议纪要》第 76 条明确规定船载货物权利人对本船提起的无论何种性质的赔偿请求，均不具有船舶优先权，在一定程度上缩小了《海商法》上述规定的适用范围。

17. 同一事故中当事船舶适用同一赔偿限额

《海商法》第 210 条第 1 款规定了海事赔偿责任限额。同时，《中华人民共和国交通部关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》第 5 条的规定，300 总吨以上从事中华人民共和国港口之间货物运输的船舶，其海事赔偿限额依照《海商法》第 210 条第 1 款规定的赔偿限额的 50% 计算。因以上两规定责任限额的不同，如从事国际运输的船舶与从事中国港口之间货物运输的船舶发生碰撞，两艘船舶的赔偿责任限额计算标准并不一致。在此

情况下，交通部上述规定第 5 条进一步明确：“同一事故中的当事船舶的海事赔偿限额，有适用《海商法》第 210 条或者本规定第 3 条规定的，其他当事船舶的海事赔偿限额应当同样适用”。但该规定并没有明确在从事国际运输的船舶未申请设立海事赔偿责任限制基金或主张海事赔偿责任限制的情况下，从事中国港口之间货物运输的船舶是否还需要按照《海商法》第 210 条规定认定海事赔偿责任限额。

在以上背景下，最高院通过《会议纪要》第 79 条明确，无论适用《海商法》第 210 条规定的海事赔偿责任限制的船舶（即从事国际运输的船舶）是否申请设立海事赔偿责任限制基金或主张海事赔偿责任限制，从事中国港口之间货物运输的船舶均需要按照《海商法》第 210 条规定认定海事赔偿责任限额。

18. 单一责任限制制度的适用规则

《会议纪要》第 80 条规定：“海商法第二百一十五条关于“先抵销，后限制”的规定适用于同类海事请求。若双方存在非人身伤亡和人身伤亡的两类赔偿请求，不同性质的赔偿请求应当分别抵销，分别限制。”

船舶碰撞案件中，往往同时存在非人身伤亡损失及人身伤亡损失，碰撞双方会互相同步提起损害赔偿请求，并同时有权享受海事赔偿责任限制。依据《海商法》第 215 条的规定：“享受本章规定的责任限制的人，就同一事故向请求人提出反请求的，双方的请求金额应当相互抵消，本章规定的赔偿限额仅适用于两个请求金额之间的差额。”但该法第 215 条并没有明确一方当事人所遭受的人身伤亡损失是否可以与另一方当事人所遭受的非人身伤亡损失相互抵消。在此背景下，最高院明确非人身伤亡损失和人身伤亡损失这两类赔偿请求应当分别抵销，分别限制，消除了审判实践中可能存在的争议。

19. 清污单位就清污费用提起民事诉讼的诉权

《会议纪要》第 82 条规定：“清污单位受海事行政机关指派完成清污作业后，清污单位就清污费用直接向污染责任人提起民事诉讼的，人民法院应予受理。”

关于清污单位按照海事行政机关指派完成清污作业后是否可以提出索赔的问题，实践中一直有不同的观点。其中部分观点认为，考虑到清污公司系接受海事行政机关指派完成的清污作业，与污染责任人之间往往并不存在经协商一致达成的合同关系，其行为也不符合无因管理、不当得利的构成要件，因此无权直接向污染责任人提出索赔；海事行政机关指派清污公司进行清污的行为属于行政代履行或采取减少环境污染的必要措施，应当由海事行政机关依据《行政强制法》或《海洋环境保护法》等相关法律规定向污染责任人进行索赔；清污公司仅能依据其与海事行政机关之间的法律关系向海事行政机关索赔。

在此背景下，最高院通过《会议纪要》第 82 条明确，即使清污单位是按照海事行政机关的要求完成的清污作业，其也有权直接向污染责任人提起民事诉讼。最高院该规定，存在直接略过对索赔权基础法律关系的认定而直接赋予清污单位索赔权的嫌疑，考虑到索赔所依据的基础法律关系的不同将直接影响到清污单位的举证责任等一系列问题，《会议纪要》第 82 条能否在实践中较好地适用，还需要等待时间的检验。

20. 海上交通事故责任认定书的不可诉性

关于当事人是否可以就海事行政机关出具的海上交通事故责任认定书提起行政诉讼，实践中始终存在争议。2019年5月20日，最高院在针对海事局提交的《关于商请明确海事调查结论是否可诉的函》的《复函》中认为：“依据行政诉讼法及司法解释有关规定，行政机关行使行政职权过程中作出实际影响行政相对人权利义务的行为，均属于行政诉讼受案范围，法律另有规定除外。目前我国交通事故责任认定书不仅对有关事实进行确认且对当事人的责任进行了分配，实际影响了行政相对人权利义务，在民事诉讼中作为处理交通事故案件的证据，并不能成为阻碍行政相对人向人民法院提起行政诉讼的理由。”上述《复函》作出后，海上交通事故责任认定书的可诉性问题暂时得到解决。但，在2021年9月1日新修订的《中华人民共和国海上交通安全法》生效后，因该法第85条第2款规定海事管理机构应当作出的事故责任认定书仅作为处理海上交通事故的证据，海上交通事故责任认定书的可诉性问题又引起了广泛的争议。

在此背景下，最高院改变了其2019年5月20日于《复函》中表达的观点，并通过《会议纪要》第89条明确：“海上交通事故责任认定行为不属于行政行为，海上交通事故责任认定书不宜纳入行政诉讼受案范围”，即否定了当事人因对海上交通事故责任认定书中认定的结果不满而对海事行政机关提起行政诉讼的权利。

最高院在《会议纪要》的其他部分中还对承认外国法院判决、管辖等问题做了规定，我们将在下一期通讯中与客户分享。

如您对上述介绍有任何疑问，敬请发邮件至：

shanghai@haitonglawyer.com

kai.sun@haitonglawyer.com