

【航运实践】船东作为实际承运人在无单放货案件中的法律责任探讨

作者：理赔二部 吴奕润、黎迈



摘要

无单放货一直是国际海上货物运输领域讨论不断的问题，最高人民法院曾在 2009 年出台过《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》（2020 年修正）专门就相关问题作出规定，协会也已经发过关于无单放货问题的若干风险提示。本文结合我国法律规定及既往案件判决，旨在就一类特殊的“无单放货”问题，即船东只作为实际承运人时是否需要承担所谓的无单放货责任问题进行讨论分析，以供会员处理类似问题时参考借鉴。

一、问题提出

船东与期租人签订了一份期租合同，其中约定由船长或期租人的代理代表期租人签发以期租人为承运人的提单。而在货物运抵目的港时，期租人指示船长将货物交给未持有正本提单的一方。放货后，正本提单持有人主张作为承运人的期租人与船东共同实施无单放货，应当承担连带责任。此时作为实际承运人的船东是否需要依期租人指示的无单放货行为向提单持有人承担责任呢？



二、裁判观点

1. 支持实际承运人需承担无单放货责任的观点

虽然在最高院再审判决中改判，但在富春航业有限公司等与辽宁鞍钢集团国际经济贸易公司海上货物运输无单放货纠纷案中的一二审中，两审判决曾均要求作为实际承运人的富春行业公司承担无单放货责任。

该案案情如下：1995年2月20日，鞍钢公司与千金一签订了买卖合同，鞍钢公司供给千金一热轧卷板5000吨，每吨295美元，信用证结算。富春公司所属的“盛扬”轮在莫帕提公司期租期间，按照莫帕提公司与千金一的航次租船合同的要求，于1995年7月8日在大连港受载了上述合同项下的货物。1995年7月9日，货物装船。同日，承运人莫帕提公司的代理大连外代在鞍钢公司出具保函的情况下签发了日期为1995年6月30日的一式三份正本提单交给了鞍钢公司。该提单载明：托运人为鞍钢公司，收货人根据雅加达BUMI DAYA私人银行SAID支行指示，装货港为大连，卸货港为雅加达，货物重量5155.520吨。在“盛扬”轮在大连港装货的同时，莫帕提公司于1995年7月8日凭千金一出具的保函签发了一份提单给千金一。该提单上的签发地为大连。千金一出具的保函抬头为：致“盛扬”轮船东/代理/承运人/船长。保函称：考虑到贵方在我方未出示第一套装港提单的情况下，签发给我方或按我方指示给有权拥有人等第二套提单……。7月21日，“盛扬”轮抵雅加达港，货物卸船后，收货人向莫帕提公司出具了银行保函，按照莫帕提公司的指令，凭着银行保函和7月8日莫帕提公司签发给千金一

的提单副本，“盛扬”轮将该批货物交给了收货人，事后收回了7月8日的正本提单。该提单经过银行流转，并经指示人的背书。鞍钢公司在取得大连外代代表承运人莫帕提公司签发的清洁提单后，通过通知行中国银行鞍山分行向开证行转交包括正本提单、商业发票等在内的全套单证予以结汇，商业发票载明鞍钢公司货物总价值1520878.40美元。上述单据于7月18日转到开证行，因信用证出现不符点，开证行将全套单证退回，鞍钢公司于8月20日收到了退回的提单和发票。

一审二审法院判决主要内容如下：1) 承运人莫帕提公司签发提单并将货物交给富春公司所属的“盛扬”轮承运时起，富春公司便具有了法定的实际承运人的法律地位。提单依法是海上货物运输合同的证明，是所载货物的物权凭证，是承运人保证据以交付货物的单证。在托运人持有提单的情况下，承运人与提单持有人之间权利义务关系，应依提单的规定确定。根据法律规定，凭正本提单交付货物是承运人的法定责任，依据《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）第61条的规定，凭正本提单交付货物也是实际承运人的责任。2) 在期租的情况下，《海商法》第136条虽赋予期租人就船舶的营运向船长发出指示的权利，但本案承运人以期租人的名义向船长发出的不凭正本提单放货的指示，不仅超出了期租人的合法权利，而且也违反了法律规定的承运人、实际承运人凭正本提单交货的强制性义务。故而，一审、二审法院均支持了这种情况下实际承运人需承担无单放货责任的观点。

2. 反对实际承运人需承担无单放货责任的观点

在上述案件的最高法院再审判决中，最高法院就这一问题作出与一二审不同的判决，其指出：本案鞍钢公司据以起诉的提单是“盛扬”轮的期租人莫帕提公司的代理人大连外代所签发，提单亦是莫帕提公司的提单，提单上明确显示承运人为莫帕提公司。因此依照海商法的规定，富春公司作为承运船舶“盛扬”轮的船东，其与承运人莫帕提公司之间订有期租合同，并实际履行运输，应为本航次海上货物运输的实际承运人。鞍钢公司凭此提单诉富春公司海上货物运输合同纠纷，其诉权存在。但本案所涉货物运输中，除前述提单外，承运人莫帕提公司还签发给航次租船合同的租船人千金一一份提单。货物抵达目的港后，提货人向莫帕提公司出具银行担保，按照莫帕提公司的指令，凭银行担保和莫帕提公司签发给千金一的提单副本，船方将该货物交给了提货人，并在事后收回了莫帕提公司签发给千金一的提单正本。根据现有证据显示，装货港和卸货港的代理人均为承运人莫帕提公司委托，而根据定期租船合同的约定，有关船舶营运的事宜，船

方应听从期租人的指挥。故鞍钢公司主张富春公司参与无单放货的依据不充分。因此，原审认定船东富春公司对本案无单放货承担责任缺乏事实依据和法律依据。

另外，中国建设银行股份有限公司上海杨浦支行、泰苏米公司与三翔海运株式会社、优胜油轮公司、南龙化学有限公司、珠海中外运船务代理有限公司、上海中泽国际贸易有限公司因海上货物运输引起的无单放货纠纷案中，一审上海海事法院与二审上海市高院均否定了实际承运人需承担无单放货责任的这一观点。两审法院认为，优胜公司负责涉案运输是履行其与泰苏米公司之间定期租船合同的行为；其雇佣的船长按照泰苏米公司的指示放货亦属于履行合同义务范畴，是有合同依据的正当行为。这与法律所要追究的实际承运人因自身过错造成货物损害或者承运人未有指示却无正本提单放货的责任情形不同。优胜公司根据与泰苏米公司的定期租船合同凭指示放货，其行为并不存在过错，其没有义务审查承运人是否收回正本提单，故无需承担侵权赔偿责任。



三、笔者观点

笔者同样支持实际承运人在签订期租合同，由期租人签发期租人提单的情况下无需承担无单放货责任的观点。

《海商法》第 42 条明确对海上货物运输合同下的两类承运人进行区分：“承运人”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，故而也经常被称为契约承运人；“实际承运人”，是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。在这一区分下，实际承运人本身并不是提

单所证明的运输合同下的当事人。同时《海商法》关于凭正本提单交付货物这一义务的来源也有很明确的规定。第 71 条规定：“提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。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。”可以很清晰地从这一条文看出，凭正本提单交付货物是来自提单上承运人对这一行为的保证，而非法定责任。因为提单作为运输合同的证明，只有签订提单的契约托运人才是提单所证明的运输合同的当事人，受自己做出的保证的约束，需凭正本提单交付货物。而不属于这一运输合同当事人的实际承运人，本人未作出这一保证，自然不用为其他民事主体的行为负责，故无需承担运输合同下的义务。

最高院（2016）最高法民申 530 号裁定书里也指出，在定期租船合同下船长签发提单而又未载明承运人名称，一般应将定期租船的期租人识别为承运人。该案中，二审法院和最高院均认定定期租船的期租人为承运人而船东不是承运人。

另外，在湖北省高院（2018）鄂民终 925 号判决书中法院也指出，提单由载货船舶船长签发的，视为代表承运人签发。据此，负有签发提单义务的主体是承运人，船长签发提单，系代表承运人而非代表船舶所有人，船长签发提单不等同于船舶所有人签发提单。在该案中，法院综合分析了《海商法》第 72 条提单签发的规定和《海商法》第 42 条对承运人定义的规定后，认定船东不是海上货物运输合同项下承运人，对于原告要求船东承担违约责任的请求不予支持。

即便正本提单持有人以侵权为由向实际承运人主张损失，此时实际承运人按照其签署的租约的要求进行放货，除非能证明其未收到租家指示即进行放货、与租家收货人恶意串通等，实际承运人不应当就无单放货产生的损失承担侵权责任。

当然以上的讨论，仅在实际承运人并未签发提单时。如果是由船东签发提单，即便是在期租之下，期租人要求船东不要凭正本提单交货，船东作为提单上的承运人，仍负有按自己签发的提单交付货物的义务，这一点是毋庸置疑的。

四、风险提示

1. 签发提单时注意承运人识别问题，单纯的使用租家抬头的提单并不意味着租家为提单约定的承运人。在定期租船合同下未载明承运人名称而由船长签发提单的情况下，曾有判例指出期租合同下，出租人只负责船舶安全航行而不负责签订运输合同，故应当将期租人识别为承运人[1]。但我们注意到在一些裁判文书中提到：“As owner

for and on behalf of the master... 作为船东，代表船长签发提单” [2]或“租家作为船长的代理签发提单” [3]等签发提单的情况，可能会被认定为是船东提单。建议船东尽量在提单正面清楚标注承运人为租家，签字栏写明代表租家签发提单，如由租家代表签发提单，则船东在授权时应当明确写明是代表租家签发提单。只有明确提单签发人不是船东的情况下，这类主张船东作为实际承运人的抗辩才有适用空间。

2. 船东在放货环节应尽量谨慎，建议船东仔细确认交货对象与提单记载是否相符，如遇到收货对象与提单记载对象不符时，向租家确认，获得租家明确指示、取得无单放货保函后再放货。有条件的，最好在租家收回正本提单之后再放货。船东在放货环节尽量谨慎。

3. 我国法律下就这一个问题并无明确规定，相关判决也仅仅是进行个案判断，不同案子也有不同的情况。现行司法实践中也存在认为实际承运人需承担责任的判决。而无单放货问题往往案额较大，索赔人多会选择通过扣船、诉讼的方式给船东以压力。船东在进行此类放货操作时一定要注意这些潜在的风险。

参考资料：

[1]（2016）最高法民申 530 号

[2]（2018）浙民终 694 号

[3]（2019）浙民终 425 号

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。