

风险提示 | 生鲜冷箱货损纠纷中承运人责任分析与防损建议

作者：朱红亮、黄谨



摘要：

近年来，我国对车厘子、蓝莓及深海冻鱼等生鲜货物的进口需求激增，生鲜冷箱海上运输量显著上升。随着南半球车厘子、蓝莓等高价值易腐生鲜进口旺季的到来，冷箱货损索赔案件也将呈高发态势。此类案件往往涉及巨额索赔，且在技术事实认定上较为复杂。在我国司法实践中，法院重点审查承运人是否依据《海商法》履行了谨慎管货的义务。当收货人初步证明货损发生于承运人责任期间后，承运人的抗辩则高度依赖冷箱温度记录及相关证据链。本文结合典型判例，剖析冷箱货损的归责逻辑、常见技术参数解读及赔偿范围认定，并提出几点防损建议供会员参考。

一、生鲜冷箱运输案件处理的逻辑链条

鉴于生鲜类货物对温度波动的高度敏感性，一旦发生货损，索赔金额往往远超普通货物。例如，在（2024）沪 72 民初 1106 号案中，一批进口巧克力因温度异常全损，索赔额高达 183 万人民币；在（2021）沪民终 144 号案中，收货人则基于冷箱内气体浓度（二氧化碳/氧气）异常及运输延误为由主张了巨额赔偿。结合案例可知，冷箱货损案件的处理可归纳为以下逻辑链条：

1. 责任区间确认：货损是否发生在承运人“接收至交付”的责任期间？
2. 归责原则审查：承运人是否对温度、通风等管货义务存在过失？

3. 免责事由抗辩：是否存在法定免责情形（如货物固有缺陷、托运人过错等）？
 4. 损失赔偿量化：实际损失与间接损失的边界认定。
- 其中，承运人能否通过技术数据证明其已尽到“妥善、谨慎”的管货义务，往往是决定胜败的关键性因素。

二、承运人在生鲜冷箱货损案件中的责任分析

1. 责任期间的严格界定

依据现行《中华人民共和国海商法》（下称《海商法》）第四十六条，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。

值得注意的是，相较于传统件杂货运输的“钩至钩”（Tackle to Tackle）原则，集装箱运输采用“接收至交付”原则。任何一个环节的供电中断（如装/卸货港码头断电、陆运途中断电）或监控缺失，都将构成“冷链”断裂，货物损坏或变质，进而可能会导致承运人承担货损赔偿责任。

2. 核心证据及法律效力

在举证责任分配上，一旦收货人凭清洁提单与卸货港检验报告完成初步举证，证明货损发生于承运人的管货期间，举证责任即转移至承运人。此时，冷箱自带的数据记录(Data Log)不仅是技术文件或工具，也是承运人“自证无过失”的核心证据。

（1）关键技术参数的法律意义

在（2021）沪民终144号案中，法院通过对Data Log曲线的精细审查，认定承运人未尽管货义务。结合司法实践，对于冷箱数据记录会员需重点关注以下参数：

设定温度（Set Point）：为运输合同约定的基准值，在承运人责任期间内，Data Log显示的设定值与提单或订舱单不符，在海上货物运输合同下，承运人将构成实质性违约，难以抗辩。

送风温度（Supply Air Temperature, SAT）：指制冷机组输出冷风的温度，SAT是衡量制冷机组是否正常工作的直接证据。若SAT平稳且贴近设定温度，即便货物出现腐烂，承运人亦有力主张机组运行正常。

回风温度（Return Air Temperature, RAT）：指空气流经货物后返回机组的温度，RAT直接反映货物本身的热状态。实务中，若SAT正常但RAT持续偏高，强烈提示货物在装箱时未充分预冷（Pre-cooling，又称热装箱），或货物因过熟而释放大量“呼吸热”。

（2）“合理波动”与“管货过失”的界限

请注意，并非所有的温度偏差都构成法律上的过失。承运人应警惕以下异常形态，并准备相应的技术解释：

除霜：除霜期间引起的短暂的，可控的温度回升属于正常现象。但若Data Log显示频繁除霜或除霜时间过长导致箱内温度持续失控，法院可能认定为设备维护不当。

失控飙升：温度急剧上升且在很长一段时间内无法回落，通常指向有供电中断的情况或冷箱机械故障。

剧烈震荡：曲线呈锯齿状高频波动，可能系温度控制阀失效。

数据断层：记录缺失是承运人管货的致命伤，若承运人无法证明其管货期间的温度正常，法院极大概率会据此作出不利判断。

3. 免责事由的证明

如果冷箱温度确有异常，承运人仍可依据《海商法》第五十一条的规定来援引免责抗辩，但前提是必须构建存在免责事由的完整证据链：

（1）证明货物固有缺陷。可结合起运初期的 RAT 持续偏高记录与装港质量检验证书，证明货物装箱前已存在过熟、霉变或预冷不足的情况。

（2）证明托运人积载不当。托运人负责装箱，如果托运人货物堆码超过红色装载线或阻塞 T 型地板，导致气流“短路循环”，冷风未能流经所有货物，而是从空隙中直接返回回风口，导致箱内局部货物温度升高（通常为靠近箱门处）。

4. 赔偿范围的认定

依据《海商法》第五十五条，货物损坏的赔偿额按照受损前后实际价值的差额或修复费用计算。

在（2024）沪 72 民初 1106 号判决中，法院再次重申了海事赔偿的“填平原则”。对于原告主张的进口关税、增值税、卸货费、公估费、仓库成本及预期销售利润等间接损失，法院明确不予支持。这一判例为承运人应对高额索赔提供了明确的法律边界。。

三、防损建议

鉴于冷箱货损案件的高风险性与举证难度，协会建议会员在生鲜冷箱运输中采取以下措施：

1. 强化订舱审核与装箱前检验

在接受订舱时，要求托运人以书面形式提供清晰、无歧义的运输指令，严格避免口头约定或接受不切实际的指令。

空箱在放箱前应通过国际标准的装箱前检验（PTI），以确保冷箱工况良好、清洁无异味，承运人应取得并妥善保留检测合格报告。

船方应确保冷箱装船后及时供电，并作好装船冷箱温度、警报和工作状态记录。实践中我们也常遇到由于传输的数据不准确，导致货物在堆场堆存期间内发生损坏。

会员应根据船舶的冷箱插座设置及冷箱状况监测设备情况，科学合理地指定冷箱检查和监测记录，并指令船长在冷箱在船期间作好或保存好相关记录，记录需真实、准确，连续，并可与冷箱自有数据交叉验证，防止虚假记录。

2. 实施全航程“可视化”监控

随着技术的发展，各大班轮公司大力推进“冷箱远程监控”数字化平台的建设。对于高价值冷箱，建议安装并启用实时远程监控设备，设定严格的报警阈值。

船员应严格履行每日巡查义务，人工温度记录日志在电子数据灭失或受损时，是证明船方尽职的有力补充证据。

3. 完善证据留存与应急预案

船员在航行中一旦发现冷箱故障，船长应立即检查维修，并详细记录检查和维修过程，包括时间、地点、参与人员、采取措施及维修结果等），如发生无法解决的故障时，应立即通知岸基管理。

在卸货港交付时，若收货人提出异议，船方应立即申请联合检验，并第一时间下载并保存完整的冷箱 Data Log 原始数据，防止数据被后续操作覆盖或篡改。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。