

地址：上海市虹口区公平路 18 号  
7 号楼中船保大厦 5-7 层  
邮编：200082  
电话：+86 21 3503 6888  
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

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。

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。

### 三、法律分析

《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。据此可以看出，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。

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。

### 四、总结建议

总体而言，笔者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。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。因此，在签发提单时应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。同时，船东在放货环节应谨慎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。

# 防损通讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编

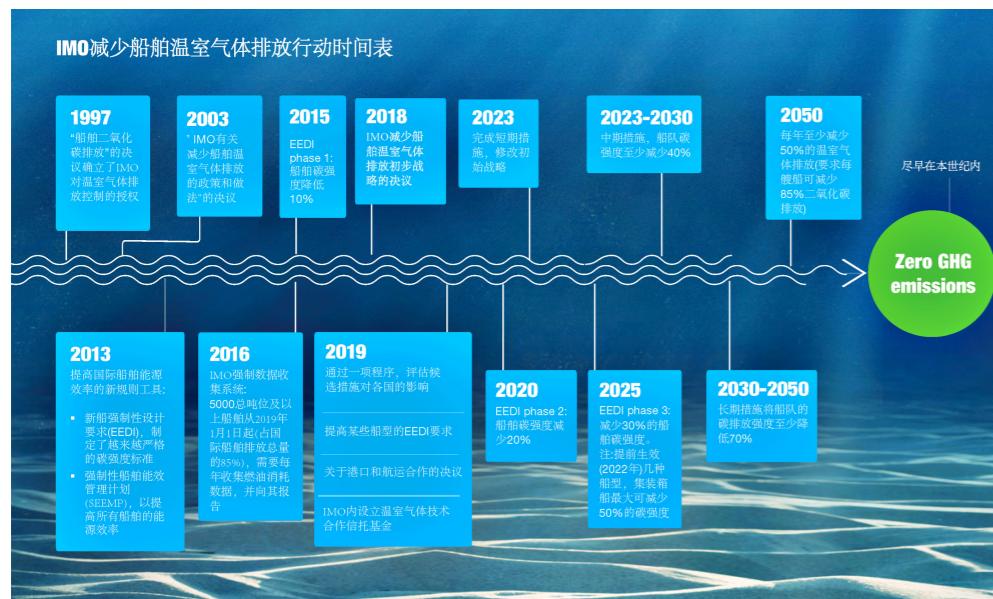


### 减碳行动，船东的又一个挑战

防损部 韦毓良

#### 摘要

2021 年 6 月，IMO 海上环境保护委员会第 76 次会议通过了温室气体减排战略路线图短期措施，引入现有船能效指数（EEXI）和碳排放强度指数（CII），旨在从技术和营运两个方面同时提高现有船舶能效，降低碳强度水平，使减排措施从主要涉及新造船向所有适用船普及。而现有船在技术改造上存在的难度，势必对规则生效后无法满足 EEXI 要求或 CII 评级过低的船舶在营运上造成影响。所以如何满足越来越严格的碳排放要求，将是船东们要面对的又一个挑战。



## 一、碳减排背景

温室气体（GHG Greenhouse Gas）导致气候变暖已经成为当今国际社会共识并得到广泛关注，京都议定书中规定控制的6种温室气体为：二氧化碳、甲烷、氧化亚氮、氢氟碳化合物、全氟碳化合物、六氟化硫，其中二氧化碳由于含量较多占所有温室气体的75%，且对全球升温的贡献所占的比例也最大（约55%），所以控制二氧化碳的排放成为重中之重，温室气体排放也统称为碳排放。为应对气候变暖以及协调各国行动，全球154个国家于1992年签署了《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC），为国际社会应对全球气候变化的国际合作建立了基本框架，并先后通过了旨在限制发达国家温室气体排放量以抑制全球变暖的《京都议定书》，以及为2020年后全球应对气候变化做出安排的《巴黎协定》，将“全球气温控制在升高2℃以内”作为目标，并为把升温幅度控制在1.5℃以内而努力。

## 二、国际海事组织现有减排措施

IMO作为联合国负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的专门机构，一直致力于航运业碳减排，并结合联合国气候变化框架公约和气候议定书及协定的要求和目标，制定了一系列的减排措施和减排初步战略。2011年通过MEPC.203(62)决议将“船舶能效规则”纳入MARPOL73/78公约附则VI，确定了新造船“船舶能效设计指数（EEDI）”和营运船“船舶能效管理计划（SEEMP）”两项船舶能效规则要求，并于2013年1月1日生效。2016年通过的MEPC.278(70)号决议要求5000总吨及以上的国际航行船舶从2019年1月1日起以月历年周期收集和报告燃油的消耗。2018年MEPC.304(72)号决议通过了《IMO船舶温室气体减排初步战略》，确定了温室气体减排的量化目标及阶段性减排措施；2019年通过决议MEPC.324(75)对某些船型的EEDI在第三阶段要求的时间期限和能耗降低比率进行了调整，使一些船型的EEDI第三阶段要求的时间期限提前到2022年4月1日。

## 三、减排初步战略

与2008年相比，国际航运每单位运输活动的平均CO<sub>2</sub>排放量到2030年至少降低40%，并力争到2050年降低70%；到2050年国际航运的年度温室气体总排放量至少降低50%，并努力在本世纪内尽快实现温室气体零排放；为尽快消除国际航运产生的温室气体排放，制定了三个阶段的措施：一是短期措施（2018—2023年），改善新船和现有船的技术和运行能效，发起研究开发替代性燃料等新技术的行动；二是中期措施（2023—2030年），引入替代性低碳和零碳燃料实施计

划，加强技术合作与能力建设等；三是长期措施（2030年以后），引入零碳燃料，鼓励广泛采用可能的新型减排机制。

## 四、即将生效的短期减排措施—EEXI & CII

船舶能效设计指数（EEDI）仅从新造船的设计角度提升能效水平。随着船舶能效议题研讨的不断深入，业界逐渐意识到需要兼顾全球船队中大量现有船舶的碳排放问题。以2019年为例，全球船队产生的约8亿吨CO<sub>2</sub>排放量中，有67%来自2013年1月1日前签订建造合同吨位在400GT以上的现有船舶，这些船舶不适用于EEDI的规定，为提升这类船舶的能效水平，海环会76次会议通过MARPOL附则VI第四章国际航运碳强度规则的修正案，旨在从技术和营运两个方面同时提高船舶能效，降低碳强度水平。该修正案将于2022年5月1日视为默认接受，同时于2022年11月1日正式生效。

## 五、现有船舶能效指数技术要求

现有船舶能效指数（EEXI）要求所有400GT及以上的现有国际航行船舶（限于适用EEDI的12类船舶），于2023年1月1日起IAPP的第一个年度检验、中间检验或换证检验时（以最早发生者为准）、以及所有2023年1月1日起交付的船舶首次IEEC检验时，其技术能效指数（EEXI）须不超过相对应标准（接近2023年新船的EEDI要求）。

EEXI适用于所有400GT及以上的国际航行船舶，不管交船日期，现有船的能效指数要求和新船同一水平；EEXI的计算公式与EEDI相同；现有船舶所需的EEXI应使用每种船舶的EEDI参考线乘以船舶尺寸规定的折减率来计算；如实际所达到的EEXI值超过所要求的EEXI，船舶应采取措施提高能源效率，如轴/发动机功率限制等；对于已经适用EEDI要求的船舶，如果实际达到的EEDI值符合所需的EEXI，则IEEC证书或EEDI技术文件中显示的达到的EEDI值可以替代达到的EEXI。相关EEXI配套技术导则参见Res.MEPC.333(76)；Res.MEPC.334(76)；Res.MEPC.335(76)。

## 六、碳强度指数营运要求

2023年1月1日开始，对所有5000GT及以上国际航行船舶（限于EEDI适用船舶种类）的年度营运碳强度指标（CII）进行评级（A-E五级，A为最佳，E为最差），评级为E或者连续三年评级为D船舶需要在船舶能效管理计划（SEEMP）中制定整改方案。2022年底各船舶应在SEEMP上增加：2023年起每年CII的计算方法和CII的报告程序。2023年以后，每艘船根据数据收集系统（DCS）收集的每年燃油消耗和每年航行距离的数据，每年计算其所达到的CII。2024年为首次CII评级年，2024年起每日历年前三个月内报告主管机关或授权组织并评定CII等级，由主管机关或授权组织验证后签发符合声明SOC。SOC有效期为当年直至下一个日历年前五个月。

所需的CII是根据每类船舶的CII参考线乘以每年规定的折减率计算：2023年折减率为5%、2024-2026每年折减率递增2%、2027-2030年将后续评估后再确定。相关CII配套技术导则参见Res.MEPC.336(76)；Res.MEPC.337(76)；Res.MEPC.338(76)；Res.MEPC.339(76)。

## 七、EEXI & CII 合规的应对

1. 核查船舶是否属于以下已适用EEDI的船舶：2013年1月1日及以后签订建造合同；或如无建造合同，2013年7月1日及以后安放龙骨；或2015年1月1日及以后交船；2015年1月1日及以后建造或2019年9月1日及以后交付的液化气船、

滚装船和客轮。

2. 若已是EEDI船舶，核对IEEC证书或EEDI技术文件确认达到的EEXI是否符合所需的EEXI。如符合则EEDI和EEDI技术文件可以替代EEXI和EEXI文件，船舶符合EEXI要求无需操作。

3. 若船舶不属于EEDI船，需计算船舶达到的EEXI是否符合所需的EEXI，若符合要求，准备EEXI技术文件送船级社审批，批准后随船携带。

4. 如达到的EEDI或EEXI不符合所需的EEXI，船东需采取以下任一种措施提升能效：轴/发动机功率限制系统（SHaPoLi / EPL）；安装节能装置：整流导管、风力辅助、螺旋桨毂帽鳍（PBCF）、空气润滑、减阻船体涂层等；使用低碳燃料：LNG、LPG、CH4、乙醇、液氢和液氨等。

5. 经船级社检验审核符合EEXI要求后，准备EEXI技术文件和船载管理手册（Onboard Management Manual – OMM）（采用SHaPoLi / EPL措施时）送船级社审批，批准后随船携带。

6. 在2023年1月1日之前，船舶需完成SEEMP Part I制订，纳入CII的指标及实现措施，并由主管机关或授权组织确认后签发符合证明COC。

7. 船级社在船舶2023年1月1日起IAPP的第一个年度检验、中间检验或换证检验时（以最早发生者为准）、以及所有2023年1月1日起交付的船舶初次IEEC检验时，审验证EEXI技术文件和SHaPoLi / EPL安排及OMM（如适用）并签发IEEC证书。



## “散改集”的安全挑战和应对

理赔一部 安庆生、赵芦印

### 摘要

随着集装箱运输市场的持续高涨，近期有越来越多的船东试图通过对散货船改变结构或加固绑扎的方式投身集装箱运输中。一方面船东可以赚取可观的利润，另一方面也为缓解集装箱运输市场运力短缺提供一种新的选择。对于长期奉行“散货散运、集装箱”专业化分工的航运界来说，这无疑是一种新的业态。而由此带来的直接隐忧就是船舶与货物的共同安全问题，尤其是集装箱因船舶结构或系固绑扎缺陷而倒塌的风险。相伴而生的，则是给船舶保险带来的不确定性。

### 一、风险概述

众所周知，航运业是高风险行业，船舶又是高价值的保险标的，尤其在集装箱运输过程中，风险与船舶几乎是相伴始终、片刻不离的。即使是专门装载集装箱的船舶，集装箱倒塌事件以及随之引发的人员伤亡、环境损害和财产损失也并非罕见。而对于主要承载散装货物为主的散货船而言，一般没有为装载集装箱专门设计专业设备，也不会配备专业的绑扎索具，因此安全挑战显然更大。这其中既包括船舶本身结构的不同，也包括船员对集装箱操作流程的熟悉程度不同，以及在装卸港集装箱专用码头作业习惯与规定的差异等等。而且，船舶相关保险对承保船舶的适航性有特殊要求。即使不考虑其他因素，仅就

船舶本身结构而言，散货船运载集装箱究竟怎样做才能满足适航性要求，最大可能避免集装箱倒塌，从而不影响保险的效力，是一个特别值得“散改集”船东考虑的问题。除非将来有更加清晰的指引，我们建议各位有“散改集”意向的会员船东首先做到克尽职责、谨慎计划、科学论证、小心实践。

### 二、技术建议

以下谨以船舶承载集装箱的技术要求为基础，提供一些操作建议供参考。

1. 船级社批准的《货物系固手册》（CSM）中应详细列明装载位置、批准使用的系固设备类型以及系固方法。



2. 符合 SOLAS 公约规定的驾驶台视线 (SOLAS Ch. V Reg.2) 以及避碰规则规定的航行灯照射范围 (COLREG 72, Annex I/9 and Annex I/10)。
3. 核实集装箱的运输、堆装和系固是否符合《货物堆装和系固安全实用规则》(CSS Code) 中相关部分的要求。当船舶不是为运输甲板上集装箱而专门设计和装备时，此类货物的提单还应该根据协会保险条款的有关规定进行恰当的记载以便符合承保要求。
4. 详细的货物计划，包括计划装载的集装箱的位置、类型（冷藏货、危险货等）以及数量。确保集装箱货物堆装位置经过批准且符合特定集装箱的装载要求。例如：1) 根据《危险品适装证书》核实堆装和隔离情况 (SOLAS Ch.II-2 Reg.19)，2) 确认冷藏集装箱的供电安排等。
5. 货物系固设备应经过认证或检验，其最大系固载荷 (MSL) 应经过认可，保持数量充足并处于良好工作状态。
6. 绑扎设备和装置应能满足既定用途，且应在航程中保持安全通道畅通以便定期进行紧固操作。
7. 当使用衬垫时，应达到1)能够阻止集装箱的移位和滑动；2)适于分散重量；3)选用合适的尺寸，避免衬垫被压扁，进而导致绑扎发生松弛。
8. 如需安装或焊接临时装置，应确保装置的强度满足堆装和系固要求。
9. 尽量选用经船级社认可的焊工进行焊接工作。
10. 装载仪应适于对航次货物的稳性和绑扎系固进行计算。如不能满足要求，应提前与船级社取得联系做好备选方案。
11. 考虑聘用独立的海事技术检验人对集装箱积载和系固计划以及货物的实际装载和系固的可接受性进行核实并提供专业意见。

### 三、操作建议

除了以上所述，计划承载集装箱的会员船东还应该慎重考虑以下方面并做好应对措施：

1. 在进行实际堆装和系固工作时应做到：集装箱货物重量分布合理，避免上重下轻；集装箱堆装的高度和重量在许可范围内；除了绑扎锁具以外，还应使用定位锥、扭锁或其他类似的设备装载中间层，以防止中间层和顶层的集装箱移位或滑动；使用集装箱基座和底锁或相似的设备以避免底层的集装箱移位或滑动；上层可以使用桥锁或类似的设备；注意堆装的高度和与舱盖/二层柜的间隙，以免打开或关闭舱盖时发生磕碰，同时还要注意避免恶劣天气时因货物发生移动而产生磕碰；确认每个地令或眼板的绑扎数量并保证不超过其安全负荷；
2. 关注气象信息并规划合理航线以避开恶劣天气；
3. 关注干舷、甲板上浪以及大风浪、结冰等其他环境因素对甲板货物的影响；
4. 关注因货物系固在舱盖/二层甲板对船舶稳心高度及船舶运动的影响；
5. 船舶自身横向和纵向作用力对集装箱的影响；
6. 注意货物操作安全，包括：在装卸作业期间，严密监控及管理包括扭锁在内的各种系固装置；关注卸货港是否能够接收并处理从非集装箱船上卸下的集装箱；在航行期间根据航程路线及航路天气情况及时检查并调整绑扎情况；对货舱内部空间的环境、照明及通风情况进行检查；
7. 妥善照料货物，尤其是有特殊要求的货物，比如冷藏货、大件货、危险货等。
8. 关注结构强度，诸如舱盖以及甲板、二层柜上的最大承载重量、最大层重以及集中负荷等等。
9. 燕尾榫槽或其他类似货物系固装置的安装配备。

### 四、结束语

“散改集”作为一种全新的尝试，在给业界带来新的视野与希望的同时，也相应地带来了新的风险与挑战。会员船东无论是作为运输合同下的承运人还是保险合同下的被保险人，都

应当谨记适航底线，恪守安全职责，遵守国际规则、当地法律和行业实践，因时因事做好风险评估、制定完备的工作计划和执行程序，做好船员培训工作，尽力避免风险事故发生。

### 摘要

短量一直是油品运输中常见的索赔类型，原因之一是索赔方常以岸罐数量为依据计算得出所谓的“短量”。尤其在国内沿海运输中，针对液体散货运输的承运人责任期间虽可参照适用最高院的复函，但现行法律法规对于如何认定船东的责任期间及装卸数量尚无明确到船型的规定，故稳妥起见，船东须在商定运输合同时对此作出明确的约定。同时，船东或船长在按照货方提供的货物数据签发有关的货运单证时，还应注意做出相应的批注或说明。协会近期处理的一起国内原油沿海运输短量索赔案正与此相关，本文拟对这起案件进行分析梳理，以期为会员在实践中提供一定的参考借鉴。

### 一、案件简介

2018年6月，入会船自涠洲装运原油于八所卸货。在装港输油期间，托运人商检在实施装货港输油管线流量计重和输油管线取样检测的情况下，出具了装港《数量和质量证书》，认定装载原油数据为：毛重美制桶 289352，净重美制桶 289226。同时，船长根据托运人提供的上述数据签发托运人印制的格式“提单”，单证中货物描述一栏注明“above particulars furnished by shipper”，即以上明细由托运人提供。但根据大副与托运人商检共同测量的船舱《空距报告》显示，船舶数据仅为288599桶，相差753桶，因此船长签发《海事声明》载明存在装船货物重量不符的情况，托运人亦在该声明上签字。

入会船开航前往卸货港途中航行正常，货物无异常。抵达卸货港后，收货人商检与船方共同量舱取样并出具《船舱计量报告》认定到港数量毛重美制桶 288597，净重美制桶 288453，双方共同签字确认。但随后收货人商检又出具《检验报告》认定抵港数毛重 288865 桶，净重 280416 桶。因此，收货人根据“提单”净重数与二次商检报告净重数得出到港数短量 8810 桶，并向其货物保险人索赔。货物保险人按此赔付收货人后，取得代位求偿权，向船东提出索赔，随后提起诉讼。

### 二、主要争议及法院观点

#### 1. 运输单证记载内容能否作为装港货量及质量的依据

本案中索赔方认为船东在货物装船后签发案涉“提单”是对货物数量的肯定，应当根据“提单”认定货物数量。但从一审、二审判决到最高院的民事裁定书来看都支持了船东的观点，认为“提单”记载内容不能作为装港货物的数量及质量依据。本案系国内沿海运输，且案涉“提单”背面空白，正面亦无承运人与收货人之间权利义务的约定。因此，最高院认为案涉“提单”不能适用《海商法》第四章海上货物运输合同的规定，亦非海商法定义下的提单。且在“提单”签发前，承托双方之间已存在运输合同，当“提单”内容与合同约定相冲突时，应当根据运输合同及相关协议确定双方的权利义务。本案中，

运输合同约定货物的数量和质量以已装船的商检结果为准且承运人不接受岸罐计量结果，而“提单”所记载的数据来源未进行船舱实测，与运输合同要求相悖，且“提单”记载的毛重数据高于船方和托运人代表共同在船舱实测的装港货物毛重数据，差异百分比达 0.26%，也与客观事实不符。综上，“提单”记载内容不能作为装港货物数量及质量的依据。

#### 2. 《数量和质量证书》能否认定货物交付数量的依据

船东认为本案中托运人商检出具的《数量和质量证书》不符合运输合同约定，亦未经其同意，不具有证明原油交货数量的效力。最高院认可了上述观点。根据运输合同的约定，装卸两港商检的对象应当是已装船货物，但托运人商检接受委托后，仅实施装货港输油管线流量计重和输油管线取样检测，凭此出具的《数量和质量证书》不符合运输合同约定。货物装船后，船方也与托运人对已装船货物进行了船舱计量并根据计量结果作出《空距报告》并签发《海事声明》，对实际装船数量提出了异议。故托运人商检出具的《数量和质量证书》不能作为认定货物卸港交付数量的依据。

#### 3. 承运人（船东）的卸货港交付数量是否存在短量

对于货物交付是否存在短量，最高院支持了船东的观点，认为船方已按《空



## 船东作为实际承运人在无单放货案件中的法律责任探讨

理赔二部 吴奕润、黎迈



距报告》和《海事声明》确认的数量交付了货物。本案中，卸货港商检前后出具了两份报告，前一份是与船方共同量舱取样作出并签字确认的《船舱计量报告》；后一份是独自作出的《检验报告》，该报告记载的船舶到港净桶数量比“提单”记载数量少了 8810 美制桶，与前一份认定的数据存在较大出入。最高院认可运输合同中对货物责任期间的约定，即承运人的责任期间自装货港船岸输油管线连接的法兰盘末端起至卸货港船岸输油管线连接的法兰盘末端止。同时，根据与本案第三人的《运输服务三方协议》的约定，船方只负责货物的原装、原转、原卸，不负责非船方原因造成的货物溢短及索赔。

### 三、分析及建议

本案的主要争议实质上都涉及对原油数量的确认，其中对案涉“提单”记载内容的效力认可更是争议焦点所在，

即船方是否要对“提单”记载的货物数量及质量负责。根据两审判决书及最高院的民事裁决书中的明确分析，案涉“提单”并非《海商法》定义的提单，而根据《合同法》第三百零四条的规定，托运人办理货物运输，应当向承运人准确表明货物的重量、数量等信息（《民法典》第八百二十五条）也就是说，货物数量和重量的信息应由托运人提供，而非承运人。尽管如此，考虑到这份单证在后续贸易活动中的作用，承运人完全不对单证上记载的货物情况负责也是不合理的。

但是本案中，承运人却提供了确凿的相反证据，有力地证明了“提单”所载货物信息与客观事实不符，这也是船方胜诉的关键所在。无论是案涉“提单”中“above particulars furnished by shipper”的批注，还是承托双方共同签字确认的《空距报告》和船长签发的《海事声明》，都表明“提单”数量与实际数量不符。

最终，法院也根据上述证据，认为案涉“提单”与事实不符，不能作为装港货物数量及质量的依据。

结合本案，在实践中，船东可能遇到货方坚持或港口方要求在“提单”/运单中记载岸罐数量，而该数据往往与《空距报告》并不一致。为应对这种情况，在国内沿海/水路运输中，建议船东在运输合同中明确货物数量及质量以船舱空距报告为准，承运人对岸罐计量所产生的货物短溢不承担责任；并且在运输合同中再次明确承运人责任期间为法兰盘到法兰盘。同时，如果货方或港方坚持让船方在“提单”/运单中签署与《空距报告》不一致的货物数量及质量时，建议船方及时将此情况书面通知租家，安排检验人员联合测量并保留有船货双方共同签署的《船舱空距报告》并签发《海事声明》，同时保留好船舱样和法兰样，以争取在后续可能出现的争议中更具优势。

### 问题背景

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人代表期租人签发以期租人为承运人的提单。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对依期租人指示的无单放货行为向提单持有人承担责任呢？

### 一、案件简介

1995 年 2 月，鞍钢公司与千金一签订了热轧卷买卖合同，信用证结算。富春公司所属“盛扬”轮在莫帕提公司期租期间，按莫帕提与千金一的航次租船合同于 1995 年 7 月 9 日在大连港受载了上述货物。同日，承运人莫帕提的代理大连外代在鞍钢出具保函的情况下签发了正本提单交给了鞍钢。随后，莫帕提凭千金一出具的保函签发了一份提单给千金一。7 月 21 日，“盛扬”轮抵雅加达港，凭着收货人向莫帕提出具的银行保函和莫帕提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，事后收回了正本提单。该提单经过银行流转，鞍钢通过通知行中国银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，因信用证出现不符点，开证行将全套单证退回。

### 二、裁判观点

在富春航运有限公司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，一审和二审法院认为：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。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，凭正本提单交付货物也是实际承运人的责任。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，一审和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。

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：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“盛扬”轮的船东，其与承运人莫帕提之间订有期租合同，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，承运人莫帕提还签发给航次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系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。

此外，中国建设银行股份有限公司上海杨浦支行、泰苏米公司与优胜油轮公司、上海中泽国际贸易有限公司等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

