

国际海运纠纷最新案例和风险防范

张文广

中国社会科学院国际法研究所

中国社会科学院海洋法治研究中心

在海洋法治领域，社科院做了什么？

- ✓ 2013年起全程跟踪海事司法发展。积极参与各种交流（立法、司法、执法、商协会）。
- ✓ 2015年，最高人民法院“一带一路”司法研究基地。
- ✓ 海事法治圆桌会议、中欧班列法治论坛、案例工作坊、中国海事金融法律研讨会（天津）、全球海洋中心城市法治论坛（深圳）。
- ✓ 国际商法系列课程、海商法（理论与实务）课程。
- ✓ 中国海商海事争议解决年度观察。

推荐：专业微信公众号



交流大纲

- 一. 关键词
- 二. 基本情况
- 三. 司法文件
- 四. 典型案例
- 五. 俄乌冲突
- 六. 小结与展望

一、关键词

- 疫情（COVID-19）
- 冲突（制裁）
- 科技（大型、智能、绿色）
- 业态（一体化、业绩涨、股价跌）
- 替代（中欧班列，UNCITRAL第六工作组）

“长赐”轮搁浅事件（20210323）



克拉克森：全球航运市场中国影响力报告

中国在全球航运市场影响力

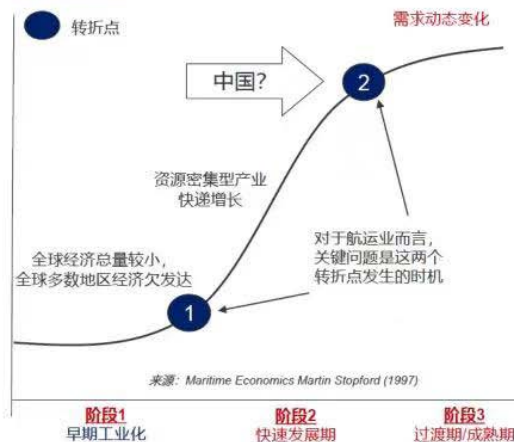
中国在航运市场中多个领域的影响力甚至超过经济影响力

中国在全球经贸领域的影响力，占比%



来源：克拉克森研究，世界银行；2022年2月

经济增长模型



注：本报告统计范围为中国大陆，不包括中国港澳台地区。

新华·波罗的海国际航运中心发展指数 报告（2022）

排名	2022 年	2021 年	2020 年	2019	2018 年	2017 年	2016 年	2015 年
1	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
2	伦敦	伦敦	伦敦	香港	香港	伦敦	伦敦	伦敦
3	上海	上海	上海	伦敦	伦敦	香港	香港	香港
4	香港	香港	香港	上海	上海	汉堡	汉堡	鹿特丹
5	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜	迪拜	上海	鹿特丹	汉堡
6	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	鹿特丹	迪拜	上海	上海
7	汉堡	汉堡	汉堡	汉堡	汉堡	纽约-新泽西	纽约-新泽西	迪拜
8	纽约-新泽西	雅典-比雷埃夫斯	雅典-比雷埃夫斯	纽约-新泽西	纽约-新泽西	鹿特丹	迪拜	纽约-新泽西
9	雅典-比雷埃夫斯	纽约-新泽西	纽约-新泽西	休斯顿	东京	东京	东京	釜山
10	宁波舟山	宁波舟山	东京	雅典-比雷埃夫斯	釜山	雅典-比雷埃夫斯	雅典-比雷埃夫斯	雅典-比雷埃夫斯

区块链海运电子提单国际标准立项通过

- 《区块链海运电子提单数据交互流程》顺利通过ISO/TC 154投票并正式立项，标准项目编号ISO NP 5909。UNECE（联合国欧洲经济委员会）、ISO/TC 154 的中外专家将共同参与标准的制定，中远海运集运已派出专家全程参与此标准项目。
- （2022年3月报道）

24346TEU 超大型集装箱船



- 2022年10月29日，2艘24346TEU超大型集装箱船顺利出坞。
- 这是迄今为止全球建造的最大装箱量集装箱船。

三大行业协会呼吁欧盟延长集装箱航运联营体豁免条例（2022年10月18日）

- 世界航运理事会（WSC）、国际航运公会（ICS）和亚洲船东协会（ASA）已向欧盟委员会提交了各自意见，呼吁更新《欧盟集运联营体豁免条例》（CBER），并展示**船舶共享**如何有助于实现欧盟减少运输排放、提升竞争力和提高效率以降低成本的政策目标。
- 非经目前欧委会竞争总司的评估结果予以进一步延长，CBER将于2024年4月25日到期。

美欧将部分俄银行踢出SWIFT系统

- 北京时间2月27日凌晨，美国、英国、加拿大、法国、德国、意大利和欧委会发布一份联合声明，称他们将限制俄罗斯央行利用其外汇储备来削弱对俄制裁措施；并将部分俄罗斯银行踢出SWIFT系统，使其“与国际金融体系脱节”，无法正常运作。若某个国家被排除出SWIFT系统，可以类比于某自然人在社交媒体中被删号。SWIFT因此被认为是制裁手段中的“金融核弹”。

BIMCO推出2022年不可抗力条款

- 新的BIMCO 2022不可抗力条款为合同当事人提供了全面的“守则”以协助他们应对影响合同履行的意外事件。该条款是能用于所有类型合同的“示范”条款。这代表当事人可能需要对条款进行调整，以使其满足合同的具体需求，并应在使用该条款前仔细研究条款的措辞和术语解释。

BIMCO发布2022年传染病条款

- 适用于定期租船合同的修订版BIMCO2022传染病条款现已发布以供使用。
- 新冠疫情推动了条款的修订。然而该条款并非旨在仅作为“新冠条款”，同时也是为将来可能的传染病或全球性流行病设计的。

金康2022标准合同发布

- 金康合同是目前全球使用范围最广的海上运输行业标准合同，全球大部分干散货和杂货的国际运输合同均基于金康合同签订。
- 波罗的海国际航运公会（BIMCO）法律文件委员会会议审议通过了《统一杂货租船合同2022版》（GENCON 2022），完成了该合同自1922年首次发布后100年来的第3次修订。
- 中远海运散货运输有限公司作为亚太地区三名代表之一，全程代表中远海运集团参与了合同的修订。这是BIMCO百年历史上，中国内地船东第一次以修订委员会成员身份参与标准合同的修订。

BIMCO推出造船合同独立还款保函

- 还款保函是复杂的法律文件，其必须满足出具行的要求。BIMCO与法律和商业专家、银行和造船厂密切合作，制定了一份标准还款保函，其可用于所有广泛使用的标准造船合同，如NEWBUILDCON、SAJ合同和中国造船合同。
- （2021年6月报道）

认真对待标准合同（示范条款）

- 标准合同有利于提高交易效率，降低交易成本。航运业非常依赖标准合同，在租船领域尤其如此。标准合同经常被使用，各界对其内容都非常熟悉，谈判进度得以加快，交易成本随之降低。
- 大量的司法案例和仲裁裁决对标准合同的内容和条款进行了解释，各方的权利、义务和责任日益清晰。
- 对于成熟的市场玩家而言，其可以选择适当的合同文本，也可以通过谈判改变合同的措辞，重新分配双方的风险和义务，并做出相应的保险安排。

2021年中欧班列开行再创佳绩

- 2021年，面对新冠肺炎疫情的严重冲击，中欧班列延续良好发展态势，全年开行1.5万列，运送货物146万标箱（2021年全国港口完成集装箱吞吐量2.8亿TEU），实现逆势大幅增长，以稳定、可靠、高效的物流服务有力畅通亚欧供应链。
- UCITRAL 第六工作组：可转让多式联运单证（2022年11月28日—12月2日，维也纳）

上海港7月集装箱吞吐量创历史同期新高

- 2022年7月，上海港集装箱吞吐量完成超430万标准箱，创历史同期新高，同比增长超16%，环比增长超13%；日均吞吐量接近14万标准箱，基本实现全面达产。

尚无可行的“Plan B”



2020年中欧班列全年发送113.5万标准箱,远不能满足中国进出口的运输需求。尽管我们应该大力推动中欧班列发展,但就交通运输全局而言,不同运输方式的运量、成本、效率 and 安全性存在巨大差异,这决定了用国际铁路运输取代海路运输不切实际……



北极航道机遇背后的挑战依然存在,气候、技术、人员等层面的问题都制约着当前阶段北极航道的商业化利用。结合环保、地缘政治及其他因素,短期内大规模使用北极航道还不现实。

海运的不可替代性（许立荣）

- **海运即国运**。海运之所以能成为国际贸易的主要载体，主要因为具备4个不可替代：一是成本优势不可替代。二是网络优势不可替代。三是适货性不可替代。四是与贸易的关联度不可替代。

二、基本情况

- 《海商法》（民法的特别法）
 - 第二百六十八条 国际条约优先
 - 第二百六十九条 可以选择合同适用的法律
- 《立法法》第94条（新的一般规定与旧的特别规定不一致）
- 《海事诉讼特别程序法》（民事诉讼法的特别法）

中国海事司法体系

- 三级法院两审终审
- 一审专门二审不专门
- 11家海事法院，42个派出法庭

最高人民法院关于人民法院涉外审判工作情况的报告



- 2022年10月28日
- （三）充分发挥海事司法职能作用，服务海洋强国战略实施
- 我国是海洋大国、贸易大国、航运大国，海事审判工作直接服务于外贸航运、海洋开发，事关维护国家司法主权、海洋权益。



全国海事法院收结案情况（2021）

· 审判数据 ·

全国海事法院收结案情况

选择时间

2021

■ 新收

■ 结案

■ 未结

单位：件



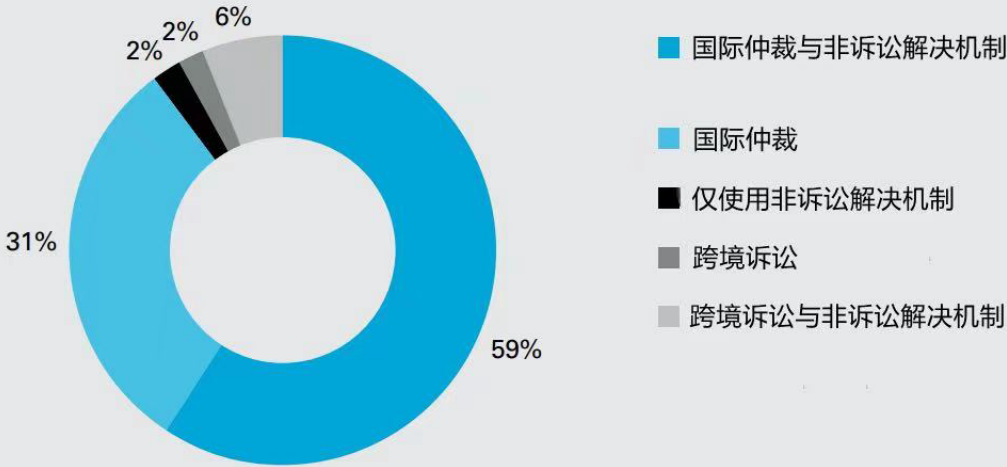
常见海事纠纷类型（中国海事审判网）

◆案由排名

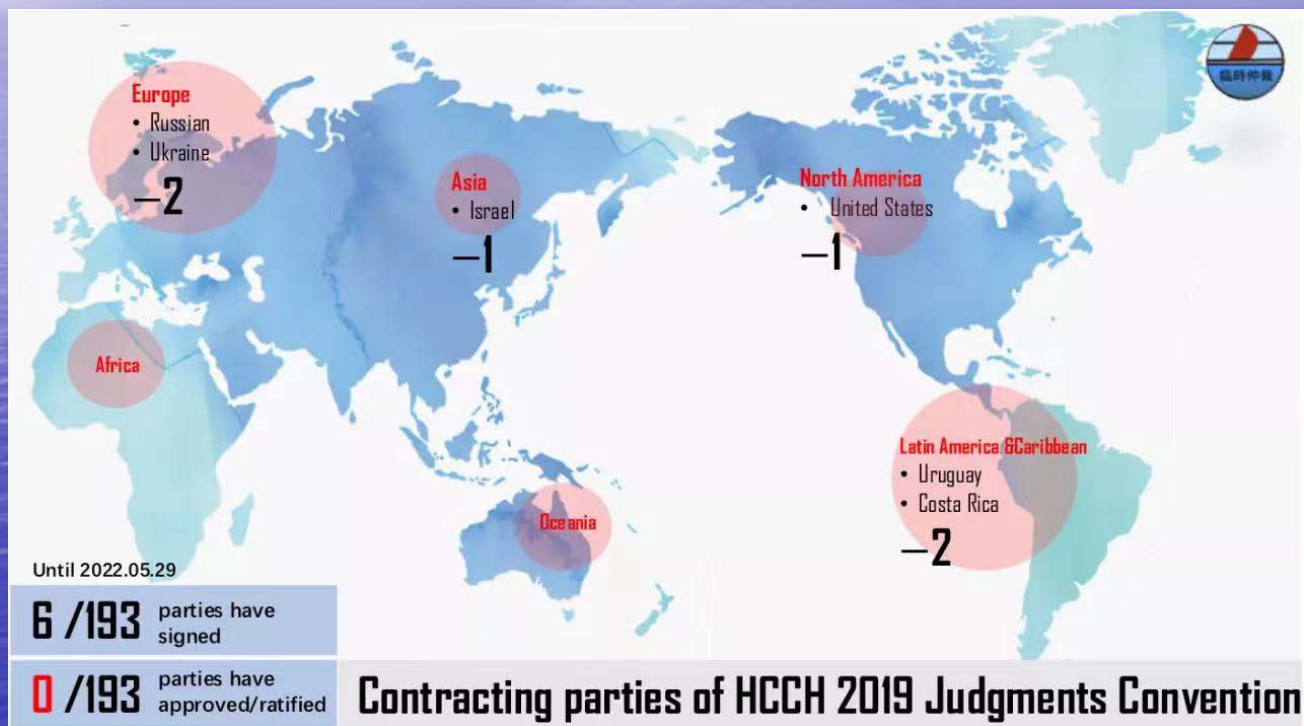
1	海上、通海水域货运代理合同纠纷	2920件
2	海上、通海水域货物运输合同纠纷	2904件
3	船员劳务合同纠纷	2625件
4	海上、通海水域人身损害责任纠纷	859件
5	海事海商纠纷	744件
6	船舶物料和备品供应合同纠纷	621件
7	船舶买卖合同纠纷	497件
8	海上、通海水域保险合同纠纷	462件
9	海事债权确权纠纷	442件
10	船舶租用合同纠纷	379件

2021年国际仲裁调查报告

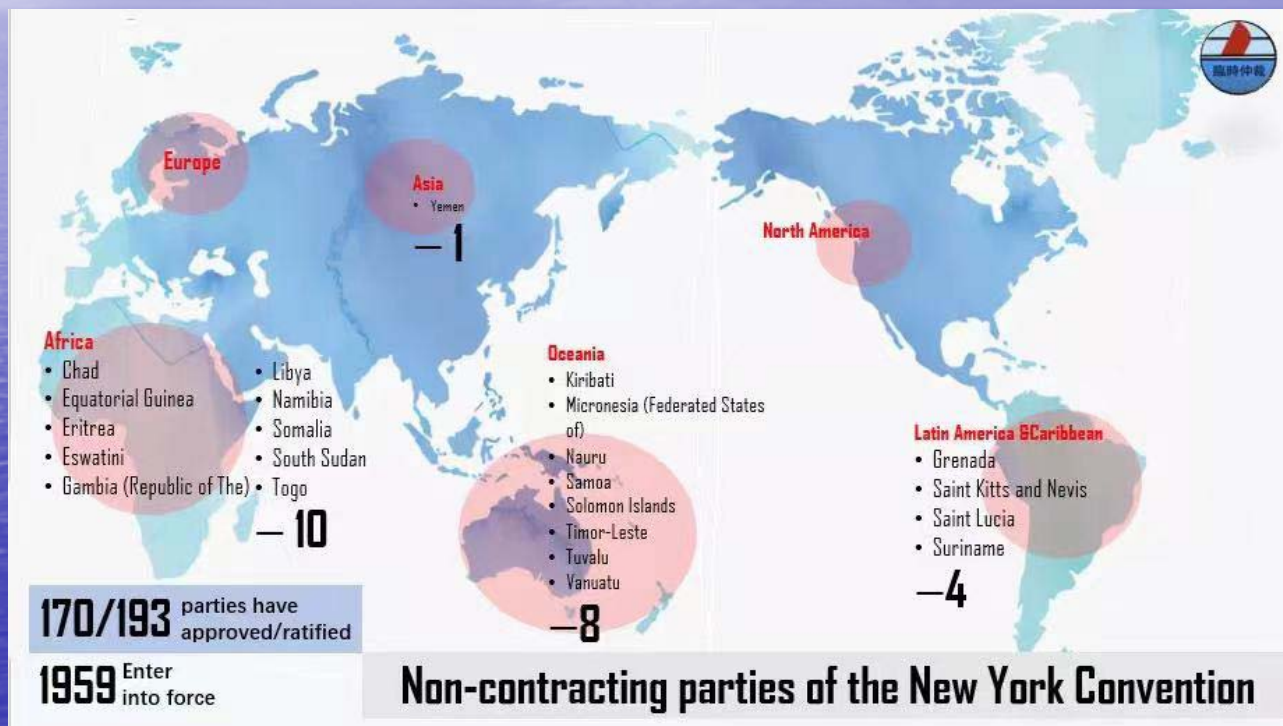
表1：后疫情时代，你会选择什么方式解决跨境争端？



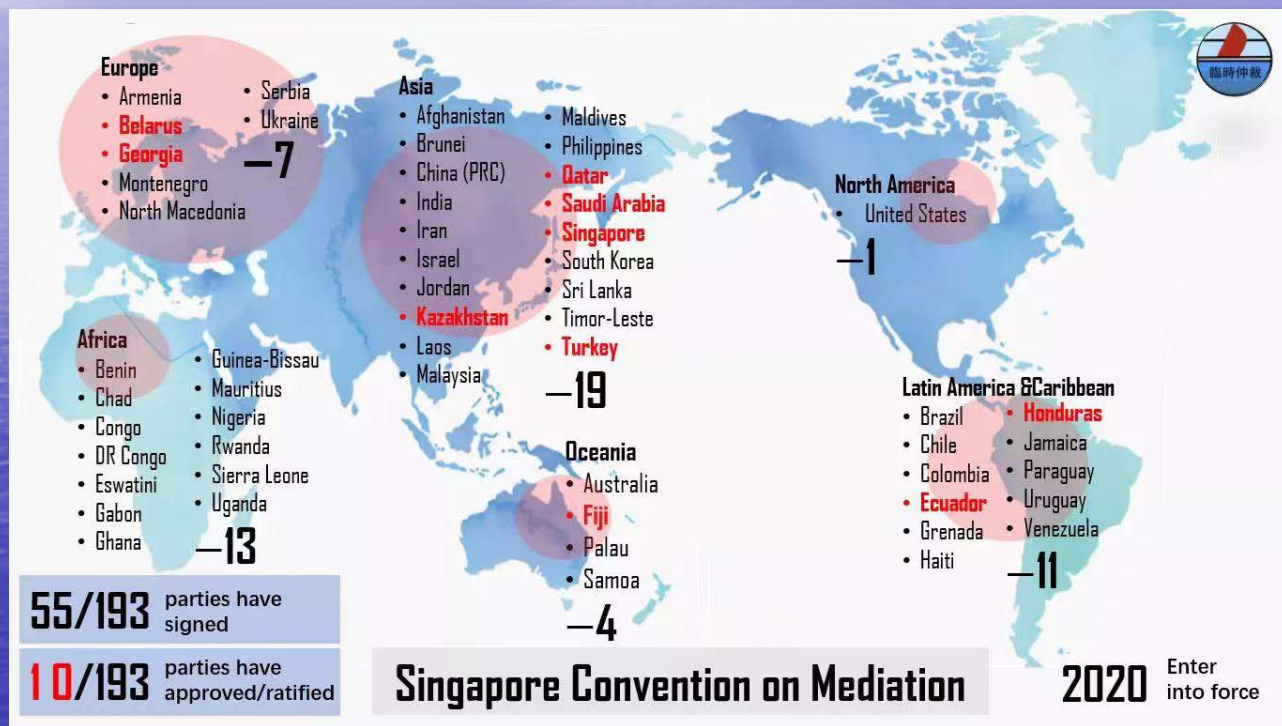
法治地图：承认与执行外国民商事判决公约



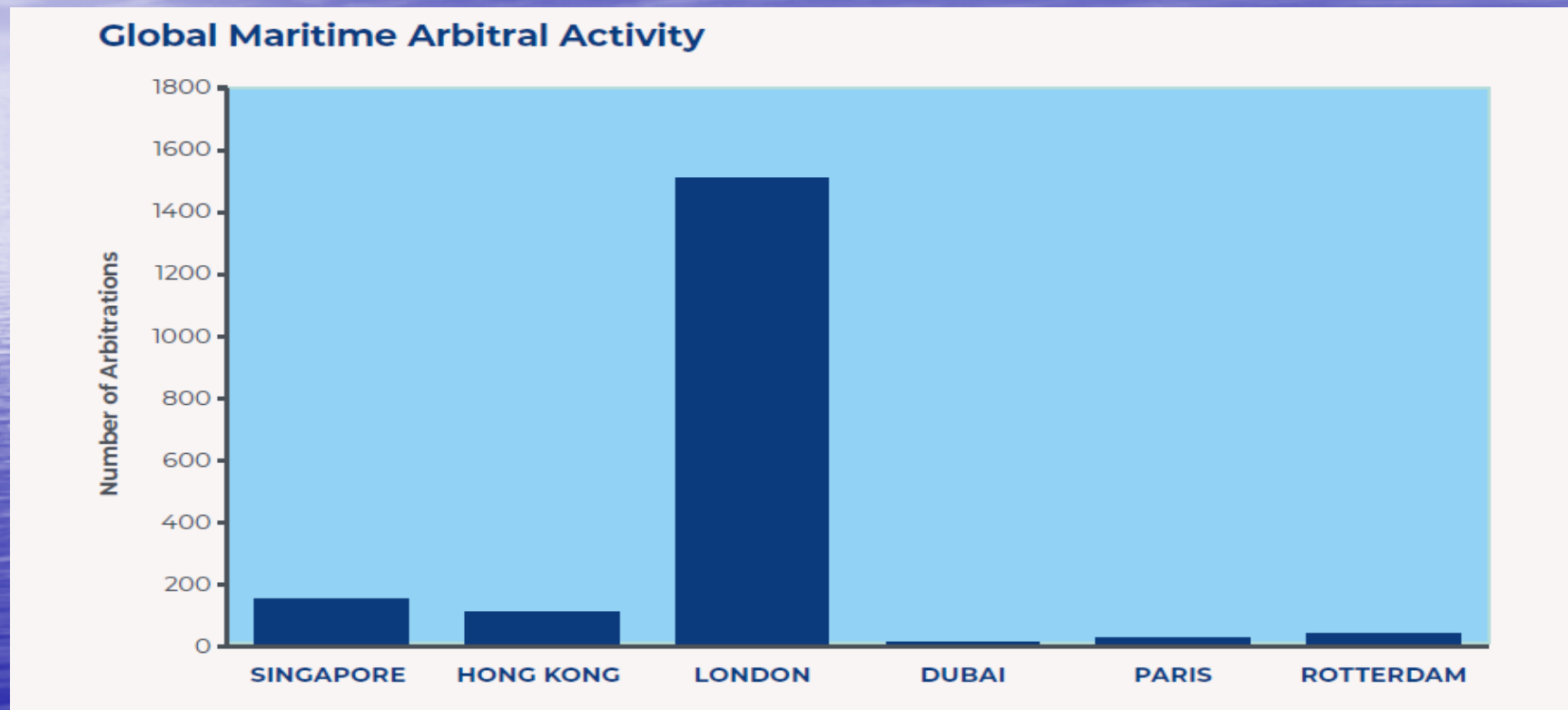
法治地图： 纽约公约



法治地图：新加坡调解公约

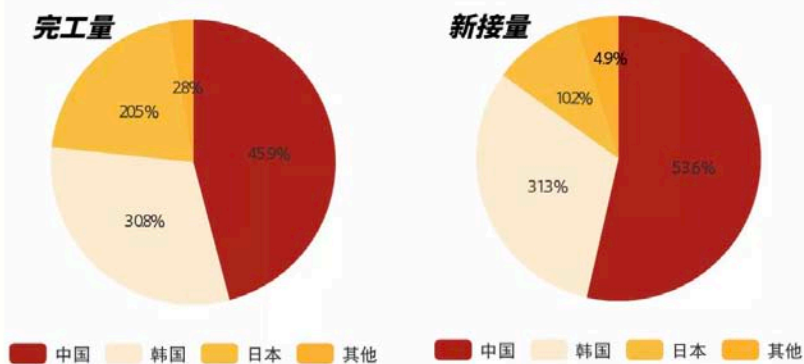


全球海事仲裁活动分布（HFW报告）



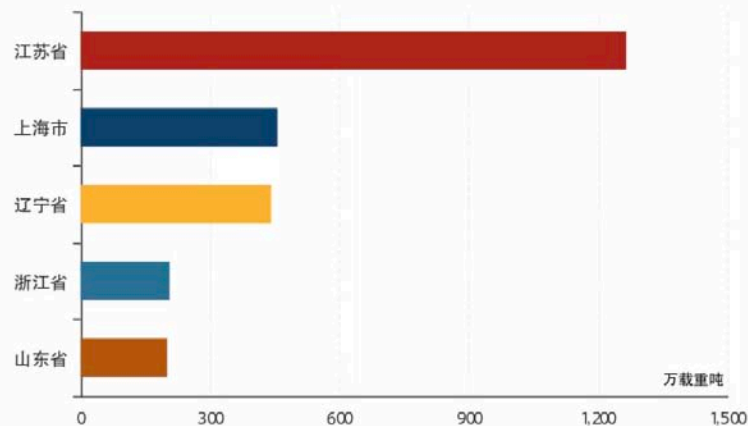
2022年前三季度船舶统计数据

· 国际市场份额 ·



1-9月，中国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的 45.9%、53.6%和48.0%。

· 造船省市分布 ·



前5家省市造船完工量合计占比 92.4%

国际航运重心东移

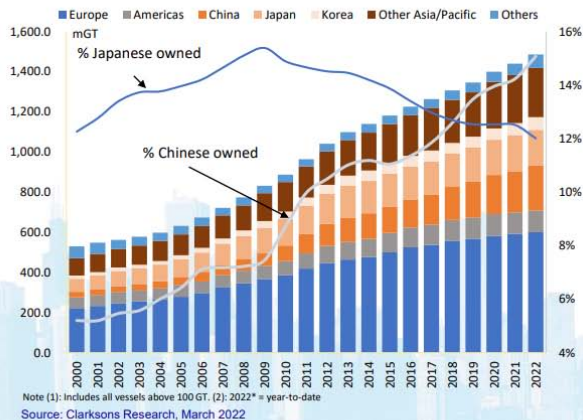
IUMI2022
CHICAGO SEPTEMBER 18-21



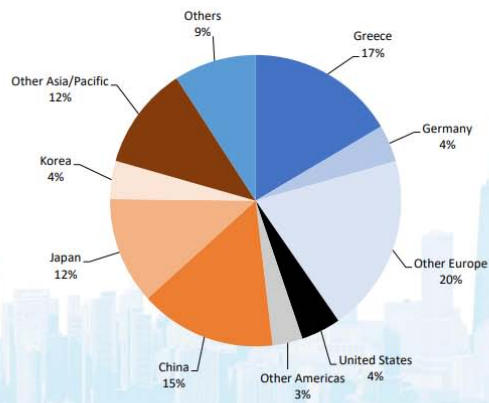
World Fleet Ownership

Asian Owners now own more tonnage than European

Long Term Regional Fleet Development (start-year)



Regional Ownership – March 2021



国际仲裁中心东移

- 《2021年国际仲裁调查报告》显示，亚洲主要仲裁中心的受欢迎程度有所上升。
- 最受欢迎的五个仲裁机构是国际商会（ICC）、新加坡国际仲裁中心（SIAC）、香港国际仲裁中心（HKIAC）、伦敦国际仲裁院（LCIA）和中国国际经济贸易仲裁委员会（CIETAC）。
- 在最受欢迎的仲裁地方面，新加坡与伦敦并列第一，香港位居第三。北京、上海进入前十。

中国海事仲裁：现状、机遇和挑战



第四届 海事法治圆桌会议

中国海事仲裁：现状、机遇和挑战

主办 | 中国社会科学院国际法研究所
中国社会科学院海洋法治研究中心

2021年10月25日



中国·北京

面临的困难与挑战

- 伦敦一家独大（普通法、英语、标准合同、临时仲裁、禁诉令、上诉机制、路径依赖等）
- 国内关注度不够
- 国际化程度不高
- 管辖权争夺不利
- 实战型人才不足

三、司法文件

- 2021年12月31日，全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要，对涉外审判中的111个疑难问题作出明确规定。
- 最高人民法院关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（三）（2020年6月8日）

外币逾期付款利息

- 32. 【外币逾期付款利息】 外币逾期付款情形下，当事人就逾期付款主张利息损失时，当事人有约定的，按当事人约定处理；当事人未约定的，可以参照中国银行同期同类外币贷款利率计算。

“不知条款”的适用规则

- 57. 【“不知条款”的适用规则】提单是承运人保证据以交付货物的单证，承运人应当在提单上如实记载货物状况，并按照记载向提单持有人交付货物。根据海商法第七十五条的规定，承运人或者代其签发提单的人，在签发已装船提单的情况下没有适当方法核对提单记载的，可以在提单上批注，说明无法核对。运输货物发生损坏，承运人依据提单记载的“不知条款”主张免除赔偿责任的，应当对其批注符合海商法第七十五条规定情形承担举证责任；有证据证明货物损坏原因是承运人违反海商法第四十七（适航）、第四十八条（管货）规定的义务，承运人援引“不知条款”主张免除其赔偿责任的，人民法院不予支持。

承运人交付货物的依据

- 58. 【承运人交付货物的依据】 承运人没有签发正本提单，或者虽签发正本提单但已收回正本提单并约定采用电放交付货物的，承运人应当根据运输合同约定、托运人电放指示或者托运人以其他方式作出的指示交付货物。收货人仅凭提单样稿、提单副本等要求承运人交付货物的，人民法院不予支持。

承运人凭指示提单交付时应合理谨慎审单

- 59. 【承运人凭指示提单交付时应合理谨慎审单】
正本指示提单的持有人请求承运人向其交付货物，承运人应当合理谨慎地审查提单。承运人凭背书不连续的正本指示提单交付货物，请求人要求承运人承担因此造成损失的，人民法院应予支持，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。

无单放货纠纷的举证责任

- 62. 【无单放货纠纷的举证责任】 托运人或者提单持有人向承运人主张无单放货损失赔偿的，应当提供初步证据证明其为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。承运人抗辩货物并未被交付的，应当举证证明货物仍然在其控制之下。

四、典型案例

- 最高人民法院发布的典型案例
- 11家海事法院及其上诉审高级人民法院发布或推荐的案例
- 海事法院审判白皮书发布的案例

特别提示：我国不是判例法国家；不是最高法发布或审理的案件，不代表最高法态度。

最高人民法院统一法律适用工作实施办法

中华人民共和国最高人民法院

法〔2021〕289 号

最高人民法院 关于印发《最高人民法院统一法律适用工作 实施办法》的通知

本院各单位：

《最高人民法院统一法律适用工作实施办法》已于 2021 年 9 月 6 日由最高人民法院审判委员会第 1845 次会议通过，自 2021 年 12 月 1 日起施行。现予印发，请认真贯彻执行。

认真对待案例

- 王泽鉴：案例是学习法律最好的方法。
- 中国海事审判国际关注度高，英国INFORMA、美国杜兰大学都有专门的中国海事审判案例数据库。
- 国际海事委员会（CMI）与新加坡国立大学合作成立案例数据库（中国入库案例比重不高）。

引领国际海运规则发展

- 重视争议解决的作用。本质上，通过诉讼和仲裁的方式来解决国际商事纠纷的过程就是国际经贸规则的具体实践过程,更是不断重申、解释、实施和调整国际贸易游戏规则的过程。
- 发挥案件数量的优势。中国在海事案件数量方面具有明显优势（11家海事法院，42个派出法庭；十余个航运/海事仲裁院）。

什么样的案子会引起关注？

- 海洋权益
- 海洋生态
- 适用公约
- 外国法查明
- 国际案件
- 社会影响

案例的效力

1. 最高院发布的指导性案例
2. 最高法发布的典型案例及作出的生效判决
3. 本省高院发布的参考性案例及作出的生效判决
4. 本院的生效判决

案例1：海运承运人滥用市场优势地位

- （2021）浙72民初632号
- 本案判决认定海运承运人自定的“罚金”性质属于违约金，并以货物无法正常出运导致海运承运人亏舱为参考，综合考量货主未正确申报危险物品的主观恶意、现实中各船公司设立罚金的一般标准及正常出运同类危险品的成本，对海运承运人设定的不合理或畸高的违约损失数额进行了调整。

案例2：域外事实的查证和认定

- （2021）闽72民初504号
- 企业注册信息作为民事诉讼的基础证据，法院对开放查询的域外商事登记信息，免除公证认证等证明手续的要求，直接采纳为证据进行审理，创新和完善了域外公文书证与电子数据的取证、审查、认定的司法规则和法律路径，大幅降低了跨境诉讼中当事人境外办理公证认证手续的时间和费用成本，提高了诉讼效率。

案例3：公平原则的适用

- (2021)闽72民初165号
- 货物中转港滞留费用的承担
- 厦门海事法院在审理中，准确把握最高人民法院《关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（一）》的精神，从平衡双方利益的角度出发，根据公平原则，判定双方按50%的比例分担因疫情防控增加的费用。

案例4：改变管辖约定

- （2020）桂72民初213、214号
- 本案系因海上运输巴西大豆发生热损而引起的货物保险人、国内收货人分别向外方承运人提起诉讼的保险人代位求偿权纠纷和海上货物运输合同纠纷。外方当事人主动用担保函的形式改变了原提单项下纠纷由伦敦仲裁的管辖约定，将涉案合同纠纷和保函本身的纠纷自愿选择由北海海事法院管辖，并适用中国法律。

案例5：港口货物质押监管合同纠纷

- (2020)最高法民再168号
- 我国《民法典》对动态质押没有明确规定，在实务中出现的监管人责任认定问题往往成为动态质押监管纠纷的焦点。
- 长城资产公司主张防城港务公司违反质押监管协议项下合同义务造成质物灭失应承担违约责任，并非要求防城港务公司承担借款和担保关系中质物流失后主债权清偿不能的责任。

案例6：主动适用外国法

- （2020）辽72民初109号
- 涉外纠纷审理的首要问题，就是依照我国的法律适用法确定准据法。同一案件中不同涉外法律关系应当**分别依据法院地的冲突规范**确定准据法（借款合同关系和船舶抵押担保关系）。在双方当事人没有协议选择合同适用的法律时，法院根据“最密切联系原则”和“船旗国法律”确定本案纠纷适用韩国法。
- 法院综合考虑原告获取韩国法的途径以及被告未提交反驳证据等因素，**主动审查、核实**所提供法律的真实性、有效性，最终予以采信和适用。

案例7：海事强制令

- （2021）辽72行保16号
- 海事强制令的签发，合法搁置了承运人与收货人的滞箱费争议，打破僵局，加速了滞港集装箱及所载货物的流转，将船货双方的损失降至最低，促进了海上货物运输、国际贸易和生产加工等一系列合同的履行。

案例8：多个原因导致的货损

- （2021）辽72民初1184号
- 货物灭失或者损坏发生的原因和区间存在多个，承运人仅对其责任期间内发生的不能免责的货损负赔偿责任。（各方当事人委托的鉴定人出具的调查报告结论不同）
- 货损是由于承运人责任期间集装箱内温度不稳定和收货人提货后将集装箱运至其仓库的期间未通电制冷共同造成的，依照《海商法》第五十四条，酌定万海航运公司对货损承担30%的赔偿责任。

案例9：无船承运人责任及责任限制的认定

- （2020）粤民终2864号
- 广东省高级人民法院二审认为，虽然货损事实发生在承运人责任期间，但是造成货损的原因为丹马公司订舱失误行为，该原因行为发生时承运人尚未接收货物，且订舱行为在性质上不属于运输行为的内容，故订舱失误民事责任不适用《海商法》第五十六条关于限制赔偿责任规定。
- 发生订舱失误的行为先于承运人责任起始期间，不属于海上运输行为，不存在海上风险。

案例10：错误交付

- （2020）最高法民申6937号
- 长荣公司作为承运人签发了以华升公司为托运人的指示提单，这构成了承运人长荣公司向托运人作出必须凭华升公司的背书方能交付货物的承诺，华升公司也是通过指示提单的功能实现对货物的控制。涉案货物运抵目的港后，长荣公司没有尽到认真审查提货人是否合法持有提单的义务，仅凭“PENTRADE IKE”的背书即将涉案货物交付给该公司，PENTRADE IKE公司持有的虽然是长荣公司签发的涉案正本提单，但该提单并未经托运人华升公司的背书，因此，PENTRADE IKE公司不是合法的正本提单持有人。两被告也未能提供其他足以证明PENTRADE IKE公司为合法的正本提单持有人的证据。

案例11：反禁诉令

- （2020）粤72民初675号之一
- 保险代位求偿权，仲裁条款
- 被请求人沃巴海运有限公司应在裁定书送达之日起三十日内向英国高等法院申请回撤CL-2021-000521号临时禁诉令和永久禁诉令。如拒不执行海事强制令，本院将根据情节轻重处以罚款、拘留；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

案例12：海事强制令

- （2021）琼72行保1号
- 海上多式联运是海上运输的一种常见方式，因该运输方式环节多，任何环节出现拖欠运费，区段承运人均可能以其具有留置权为由扣押货物，导致货物的正常流转受阻。
- 双方当事人往往均非过错一方，扣押与反扣押均具有一定的权利基础。在保险公司出具保险保函的情况下，及时发出海事强制令，责令被请求人放货。

案例13：实现担保物权系列案件

- （2021）琼72民特3号-78号
- 因被申请人于2013年间陆续将76个集装箱堆存在申请人国投裕廊洋浦港口有限公司的港口堆场内已经8年，期间既不搬离也未依约支付堆存费，公司已人去楼空，无法联系。
- 涉案的76个集装箱系案外人佛罗伦（中国）有限公司所有且由被申请人所租用。

案例14：船舶挂靠金融机构船舶抵押权纠纷

- （2021）琼民终315号
- 儋州农信社作为专业的银行机构，在有机会也有能力查清涉案两艘渔船的占有及使用状况的情况下，**仅依赖船舶登记不能说明其对涉案两艘渔船已经尽到谨慎审查的义务**。其主张作为善意第三人取得抵押权缺乏事实依据，理由不能成立。
- 善意与否，取决于金融机构在设立抵押权时是否知道抵押人无处分权，以及是否存在任何重大过失。

案例15：承运人的审慎审单义务

- （2020）鄂民终2号
- 在记名提单项下，承运人应当将货物交付给记名收货人，同时承运人应收回其向托运人签发的正本提单。未收回正本提单或未将货物交给提单记名收货人均被认定为违反凭单交货的法定义务。（立法时的考虑）
- 仅在记名提单后加盖印章不足以构成记名收货人委托第三方提货的有效授权。如将印章视为授权，其实质是将记名提单视同指示提单处理，不符合海商法对记名提单赋予的法律性质。

案例16：申请实现担保物权

- (2021)鲁72民特198号
- 受台风影响漂至港区内
- 本案的特殊性在于涉案的集装箱并非是基于双方议定港口作业合同而由港口占有，港口能否在没有合同基础的前提下而行使留置权。
- 港口保管、搬倒涉案集装箱构成无因管理，申请人与被申请人基于此形成债权债务关系，港口作为债权人享有留置权。

案例17：主要办事机构所在地作为住所地

- （2020）沪72协外认1号
- 被申请人对法院管辖权提出异议，认为作为注册在马绍尔群岛共和国的外国公司，在中国未设立主要办事机构，也无任何财产，中国法院对案件无管辖权。
- 通过裁判明确，当外国离岸公司注册地、登记地与主要办事机构所在地不一致时，应以主要办事机构所在地作为住所地，只要有证据证明其与法院地存在一定程度的联系，即可确认该地为其住所，中国法院就可以行使管辖权。

案例18：大宗散货短量免责

- （2020）苏72民初35号
- 在不同收货人多套提单货物同船混舱分卸的情况下，应当基于提单法律关系分别计算各套提单项下货物短量是否在合理范围，承运人不能依据整船货物短量在5‰范围内主张对全部提单项下货物短量免责。

案例19：多式联运经营人的赔偿责任和责任限额应根据事故发生所在国相关法律规定予以确定

- （2020）苏72民初1061号
- 涉案货物在墨西哥铁路运输中遭受毁损，应当根据《中华人民共和国海商法》第一百零五条规定，适用墨西哥国调整铁路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。

案例20：办理货物中转过境手续的义务主体

- （2020）沪民终605号
- 《海商法》第104条规定的是多式联运经营人对全程“运输”负责，并不影响货方依据《海商法》第67条需承担办理运输中涉及的过境清关手续的义务。本案一、二审法院运用对《海商法》的体系性解释，在承托双方之间界定办理货物中转过境手续的义务主体，认定作为危险货物托运人的原告负有办妥中转国过境手续的义务。

案例21：承运人对虚假提单的识别义务

- （2020）津72民初700号
- 在承运人对虚假提单的识别义务、交付货物的义务、国外司法机关的司法行为存在交织的情况下，不能因承运人的过错而损害托运人或者收货人的合法利益。
- 涉案货物被乌干达、肯尼亚相关部门滞留是地中海公司未能准确识别案外人利用虚假提单骗取案外货物进而报案引发。因承运人自己的商务纠纷或者过错所致的司法扣押进而造成货损等，不能据此予以免责。

案例22：提货人持有提单，并提供记名收货人委托其代为提货授权的，可构成记名收货人委托其代为提货的依据

- （2019）津民终303号
- 本案明确了记名收货人委托第三方代为提货的，提货人**仅持有**提单背面连续加盖印章的正本提单，不能构成记名收货人委托其代为提货的依据。提货人持有提单，**并提供**记名收货人委托其代为提货授权的，可构成记名收货人委托其代为提货的依据。

案例23：交货托运人不因持有提单而与承运人成立海上货物运输合同关系

- (2020)津民终466号（《海商法》第42条）
- 中国机械公司作为交货托运人不能预先知晓提单背面条款，仅凭其持有提单的行为，不足以认定其作出了接受提单背面条款约束的意思表示，进而不足以认定其与新鑫海公司就订立海上货物运输合同达成一致意见。在中国机械公司与新鑫海公司不存在合同关系，涉案提单已随信用证流转的情况下，中国机械公司无需就目的港无人提货而产生的损失承担赔偿责任。
- 天津法院区分了**契约托运人**与**交货托运人**的责任。

案例24：海上货物运输关系下非承托双方之间的保函纠纷如何适用诉讼时效

- （2021）津民终925号
- 本案对海上货物运输关系下非承托双方之间的保函纠纷如何适用诉讼时效的规定予以明确。
- 保函的出具是为托运人取得清洁提单，确保海上货物运输合同得以顺利履行，保函并未脱离海上货物运输合同而独立存在，因保函所引起的索赔仍从属于海上货物运输合同项下的请求权，故应当适用《中华人民共和国海商法》关于就海上货物运输赔偿请求权诉讼时效的规定。

案例25：承运人提单批注义务

- （2017）闽72民初712号
- 元成公司的损失起因于其贸易合同卖方未按货物品质证书所载的标准提供货物，是贸易合同项下的风险，不应由承运人承担。（贸易合同与运输合同）
- 《海商法》对承运人签发提单时对货物状况的批注仅作了原则性规定，实践中对如何把握批注标准存在争议。本案结合实践进行全面剖析，对承运人就货物表面状况的判断要求应建立在与作业条件相适应的基础上，明确货物的等级和品质指标不属于承运人提单批注的范围。

案例26：“指定抵充”案例

- （2021）沪民终194号
- 2021年1月5日，上海海事法院首次适用《中华人民共和国民法典》第五百六十条中关于债的清偿抵充顺序的新增规定，对一起进出口代理合同纠纷案作出适用“指定抵充”的判决。
- 被告就涉案货物曾支付部分款项，被告在付款时，在付款备注栏中说明该款项为货款。

五、俄乌冲突对航运的影响

1. 船东能否拒绝过境乌克兰及俄罗斯黑海和亚速海水域或停靠这些港口？
2. 船东能否要求替代指令？
3. 谁来支付程租合同和期租合同中增加的战争险保险费？
4. 船东能否因为战争险保费大幅增加而取消航次？
5. 船东能否因当前形势而终止租船合同？
6. 需谨记的一般事项

来源：BIMCO上海

制裁措施尽职调查（BIMCO）

1. 核查您的交易对家到底意味着什么？
2. 您需要如何确认您的交易对家或船舶实际受控于或隶属于受到制裁的人？
3. 需要审查什么？
4. 如若违反了制裁措施，确保您有权终止合同。
5. 在合同中添加相应条款规范通过关闭AIS规避制裁的行为。
6. 当您发现“制裁打击”时应该怎么做？

六、总结与展望

- 认真对待案例
- 中国司法的开放态度
- 承运人的交付义务
- 海事强制令的多重功能
- 专业人士业务能力的提升

《海商法》第七十一条

- 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**。
- **要点**：1. 提单只是海上货物运输合同的证明，而**不是合同本身**。签发提单只是承运人履行合同的一个环节。2. 承运人没有凭单交货的，应承担错误交付货物的赔偿责任。

正确适用不可抗力

- “不可抗力”包括不可抗力规定和不可抗力条款。前者指的是法律关于不可抗力的规定，后者指的是合同关于不可抗力的约定。
- 在适用中国法的前提下，尤其是合同中没有约定不可抗力条款的情形下，不可抗力事实性证明可能发挥一定作用，但当事人是否可以解除合同，取决于合同约定和不可抗力事件对合同的影响程度。

合同受阻

- 普通法下，在双方当事人均无过错的情况下，如果在履约时发生了订立合同时不能预见、无法避免与无法控制的事件而使得严格履行合同不再公正与合理，则可以援引合同受阻理论。

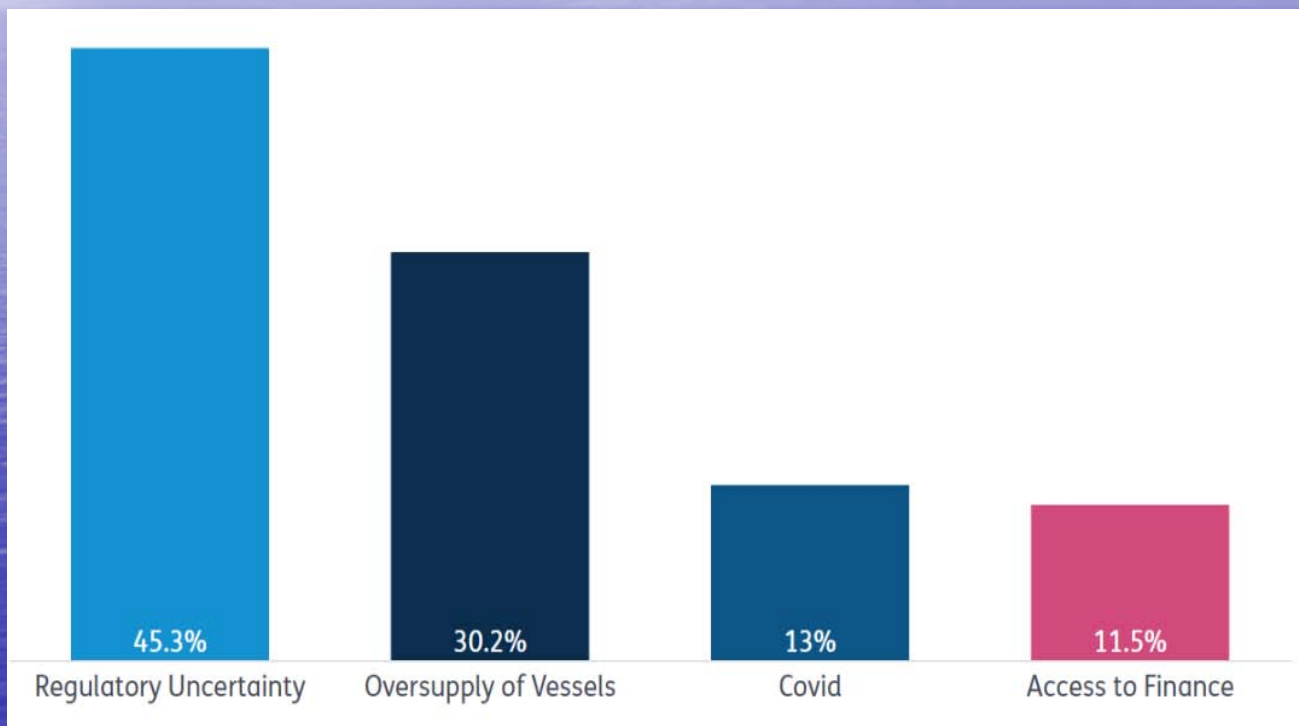
合同受阻的条件

- 成功援引合同受阻理论须满足以下三个条件：
 1. 发生了基本或极端的情况导致严格履行合同不再公正与合理；
 2. 合同受阻必须完全是外来的意外事件导致情况变化，而不是合同当事人的行为所导致；
 3. 依赖合同受阻的一方必须对合同受阻情况没有过失和责任。

海事强制令

- 海事强制令是海事诉讼中的一种特别程序，是指一方当事人请求海事法院责令另一方当事人为或者不为一定行为，以保护其合法权益免受侵害，具体情形包括强制交货、强制交船、强制交单等。
- 海商法对可以申请海事强制令的海事请求范围没有明确限制，应当在较为广泛的范围内予以理解。
- 用海事强制令反制域外海事禁诉令的实践。

未来5年航运企业面临的最大风险是什么？



中国企业如何防范风险

- 杨良宜：总体情况不容乐观。
- “有知识”的主管须掌握“三法”：合同法、证据法和程序法（即仲裁法）。
- 拥有懂法律的好主管仅仅是第一道防线。第二道防线是律师。第三道防线是仲裁员。
- 国际商法和海商法合作课程（线上直播）

谢谢！

