



德衡律师集团
DEHENG LAW GROUP

客户通讯 & 律师观点

国际业务中心 > 海洋与航运业务团队 主办

2016年6月27日 | 第1号

海洋与航运业务团队理论研讨

【研讨要点】

海上货物运输合同中无单放货索赔案件的要件分析

【研讨笔记】

提单持有人依据《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》第三条的规定，向涉案货物的承运人主张赔偿的，应该证明：其为合法的提单持有人（lawful holder）；无单放货的行为存在；无单放货的造成了涉案货物的实际损失。

要件一：

合法持有涉案货物的正本提单

提单持有人首先要证明涉案货物的提单现在被其持有，同时需要证明该持有为合法持有。但是，需要注意的是，此时无需审查持有人对提单项下的货物是否有所有权，因为持有人可能会因为合同或其他原因而持有提单，比如货代或者银行都可能会因为各种法律关系持有提单。

要件二：

承运人无单放货行为

A：提单持有人提交货物已经被无单放出的初步证据——比如：提货记录证明、集装箱流转证明、货物已经被拆箱证明

B：承运人抗辩的举证责任：承运人依然控制着货物（严格审查）

案例：涉案提单记载了CY-CY，提单持有人证明货物在目的港报关，并被拆箱、仓储——承运人证明：公证员公证货物在仓库仓储，并且在一审期间，承运人办理了退运，将货物运回——法院：承运人可以将货物退回的行为证明了其对货物仍然具有控制权，无需承担无单放货的责任——如果承运人只是证明货物仍在仓库，是不够的，因为其无法证明该仓库的具体性质，比如属于收货人的仓

库，显然是不可以的。

要件三：

遭受了实际损失

数额计算：《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》第六条明确规定了：货物装船时的价格+保险+运费——与《海商法》第55条的规定一致，即CIF价格。但是，此处的货物装船时的价格，是指的托运人买入价？还是报关价？还是（向国外销售的）销售价格？——以销售价为准。

此时，考虑的要点是，如果是国外买家向承运人主张，肯定是按照其购销合同的其付出的价格，所以当承运人面对国外买方的索赔时，也是面临着该销售价格——这样，也就统一了国内卖方及国外买方对承运人索赔的尺度。

要件四：

因果关系

无单放货与托运人主张的货款损失之间的关系

案例：买卖合同，双方约定预付20%，到后付80%；卖方已经支付了全部货款，承运人进行了无单放货；后，双方重新协定，该笔付款用于结算双方之间的其他贸易；后，卖方诉无单放货。

最高院裁定：托运人在涉案货物交付买方前已经收到了全部的货款，托运人其后不能收取该部分款项系其改变款项用途所产生的风险，并非是无单放货所产生，承运人对此不承担责任。

如对本客户通讯有任何疑问，请联络下列任一作者或您通常联系的集团律师。

李 刚
ligang@deheng.com
13356869299
青 岛

侯卫惠
houweihui@deheng.com
13792839629
北 京

您也可能对以下话题感兴趣：

[海事强制令类型案件操作；国内海上运输合同案例研讨；海事共同海损案件案例研讨.....](#)

本文是德衡律师集团向客户及其他友好各方提供的法律通讯。本文所载信息不应被诠释为律师意见。如果您需要关于上述事宜的进一步分析或说明，请联络您最通常联系的律师。欲获取此通讯，请通过 <http://www.deheng.com.cn/ywly/>，查找本团队专栏，订阅本通讯。我们将定期向您发送。