



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11月11日 | 第5号

海洋与航运业务团队理论研讨

【研讨要点】

集装箱货物运输中的承运人责任期间。

【研讨笔记】

● 1、承运人责任期间的认定

《海商法》第四十六条规定：“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。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。前款规定，不影响承运人就非集装箱装运的货物，在装船前和卸船后所承担的责任，达成任何协议”。

(1) 上述规定为承运人的法定最小责任期间。根据法律的规定，承运人对于集装箱装运的货物，责任期间为港到港，且货物处于其控制之下的期间。也即，从法条解释的角度，承运人的责任期间首先被法律限制在了港到港，同时也要满足货物处于控制之下的条件。因此，承运人的责任期间首先已经有法定的最小期间。

(2) 根据不同的方式，当事人可以通过约定扩大承运人的责任期间。根据目前的航运实践，无论是 CY-CY、CFS-CFS 还是 DOOR-DOOR 的方式，均是当事人之间对承运人责任期间的重新约

德衡律师集团海洋与航运团队立足于海事海商专业，围绕货、船、人，以航运、海事、海商、国际物流、仓储等业务板块为核心，建立起规范化、流程化的团队业务操作模式。

定。双方之间的约定，无论是否是通过提单的方式体现，均是有效的，但是都不能小于第四十六条规定的港到港的最小责任期间，否则，该约定就违反了法律的强制性规定，同时也属于减轻了承运人的责任，应当属于无效。同时值得注意的是，在货物运输的实际履行过程中，双方可能会以实际履行的方式变更双方之间的约定，在这种情况下，可能就会出现了对双方之间约定责任期间的扩大或缩小。

● 2、责任期间与单位责任限制

《海商法》第五十六条规定：“承运人对货物的灭失或者损坏的赔偿限额，按照货物件数或者其他货运单位数计算，每件或者每个其他货运单位为666.67计算单位，或者按照货物毛重计算，每公斤为2计算单位，以二者中赔偿限额较高的为准。但是，托运人在货物装运前已经申报其性质和价值，并在提单中载明的，或者承运人与托运人已经另行约定高于本条规定的赔偿限额的除外。货物用集装箱、货盘或者类似装运器具集装的，提单中载明装在此类装运器具中的货物件数或者其他货运单位数，视为前款所指的货物件数或者其他货运单位数；未载明的，每一装运器具视为一件或者一个单位。装运器具不属于承运人所有或者非由承运人提供的，装运器具本身应当视为一件或者一个单位”。

从该规定和该节条文整体出发的角度，承运人对法定责任期间所发生的相关损失可以主张单位责任限制，关于单位的确定以第五十六条为准；而法定责任期间，指向第四十六条所规定的装货港接收货物后起运至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌控之下的期间。那么，如果当事人根据约定或者双方之间的实际履行，扩大了法定责任期间，对于扩大的部分是否承担责任？比如，在门到门的约定中，承运人对于港到港扩大部分的责任期间是否可以同样主张单位责任限制？根据上述的法条规定，承运人只能是对第四十六条规定的法定责任期间主张单位责任限制，也即，对于以合同或实际履行的方式扩大的责任期间部分，承运人是不能主张责任限制的。

以下通过最高院案例来阐述司法实践中对承运人责任期间的认定：

2008年7月，为履行与国外买方的合同，A公司向国外出口一批货物，共计6个集装箱，由M公司作为承运人，约定为CY-CY堆场至堆场。在货物顺利抵达目的港后，所有货物及箱体均完好。但是，在目的港港口运至货运站的高速上，由于承运人运输不善，其中1个集装箱出现了损坏。承运人M公司将原6个集装箱的提单收回，重新签发了两份提单，一份指向5个完好集装箱，另一份指向1个损坏集装箱。后，托运人向承运人索赔。M公司以如下理由进行抗辩：根据双方约定，CY-CY堆场至堆场，承运人已经在目的港堆场完成了交货义务，责任期间已经终止，货损区段为CY-CFS期间，不属于责任期间；原提单已经收回，证明相关的海上货物运输合同已经履行完毕，承运人已经履行了义务；同时，即便该区间属于承运人责任期间，承运人也可以依法主张责任限制。

就此，最高院逐一进行了判决：

就责任期间问题，最高院认为，首先，海商法第四十六条规定，承运人对集装箱装运货物的责任期间，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。在承运人责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。本案提单记载的集装箱货物交接方式为CY-CY，承运人应当按照提单记载在目的港堆场向收货人交付货物。但是，如果货物交付的实际履行情况与提单记载不相符，承运人并未在提单记载的地点完成交付，而是继续掌控货物，那么承运人的责任期间相应也应当延伸至其完成交付之时。承运人是否对货损承担责任，应当根据货物是否完成交付的实际履行情况进行认定，而不能仅凭提单的记载进行认定。其次，虽然承运人收回了原提单，但并无证据证明其在货损事故发生之前就已经收回该提单，即在货损发生之前已经完成货物交付。而且，在收回原提单后，又拆分为两份提单，也即承运人收回该提单仅仅是为了拆单，并不能证明已经完成货物交付。承运人并无充分证据证明其在货损发生之前已经完成货物的交付，即承运人并未按照提单记载的交接方式在目的港堆场交付货物，而是将交付货物的地点进行了延伸，涉案货物发生货损时，依然由承运人掌控，M公司对其掌控期间发生的货损应当承担赔偿责任。

就责任限制问题，根据海商法第五十六条的规定，集装箱货物运输的承运人对其责任期间内发生的货物灭失或者损坏可以主张单位责任限制。海商法第四十六条则对承运人可以主张单位责

任限制的责任期间做出了规定，即必须同时满足从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止和承运人掌控货物两个条件。运输合同当事人可以通过运输合同约定或者实际履行的方式扩大承运人掌控货物的责任期间，但是对于超出海商法第四十六条规定的法定责任期间的运输，承运人不能援引海商法第五十六条的规定主张责任限制。本案中，涉案提单约定运输区段为CY-CY，但是承运人在实际履行过程中，并未在目的港堆场完成交付，而是将交付地点进行了延伸。涉案货物系在离开港区之外运往货运站进行汽车运输的途中发生货损，虽然仍属于承运人掌控货物期间，但是已经超出了海商法第四十六条规定的“港至港”的运输区段，承运人不能依据海商法第五十六条的规定主张单位责任限制。

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

梁燕臣

liangyanchen@deheng.com

18560601204

青 岛

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。