

打破海运承运人责任限制的司法路径 —— 一起海上冷藏货损纠纷案评析

所在单位：上海汉盛律师事务所

作者：洪志超

一、案例导读

海运承运人的责任限制是我国《海商法》中特有的规定，相比于《民法典》运输合同中关于承运人赔偿责任的一般规定，海运承运人的责任限制是考虑海运的特殊风险，对承运人的保护。但在特殊的情况下，海运承运人的责任限制仍具有打破的可能性。

本案一审法院以承运人明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成货物损坏认为承运人不享有责任限制，二审法院以造成货损的原因为契约承运人订舱失误行为，该原因行为发生时承运人尚未接受货物，不在海商法第四章的承运人责任期间之内，在性质上不属于海商运输行为，因此契约承运人无法援引责任限制。本案中一审法院和二审法院的说理能在类似案件中给予货方打破承运人责任限制新的思路。

关键词：责任限制、海运承运人。

典型意义：在海上货物运输合同纠纷中，打破承运人的责任限制是非常困难的一件事情，本案中一审法院和二审法院关于承运人无法享受责任限制的说理和审判思路能在类似案件中给货方打破承运人责任限制提供借鉴思路。

二、案情背景

1. A 公司委托被告 B 运输公司从比利时安特卫普运输 38 个托盘的克凌诺

（下称“涉案货物”）至广州，涉案货物装载于冷藏集装箱内进行运输，B 运输公司签发的 HBL 上记载的集装箱温度为 20 摄氏度。

2. B 运输公司转委托 C 运输公司承运涉案货物，C 运输公司出具的 MBL 上记载的集装箱温度为 0 摄氏度。

3. 货物运输途中，收货人发现 MBL 上记载的温度为 0 摄氏度，因此在集装箱到达广州后与 B 运输公司人员进行联合查勘，联合查勘确认集装箱内温度计显示的温度存在异常。

4. 涉案货物因为不能进行冷藏，在运输途中因温度设置过低而受损，后被销毁。涉案货物的保险人在赔付收货人后向承运人提起了代位追偿。

三、核心争议焦点及认定结果

本案的争议焦点为 B 运输公司是否有权享有单位责任限制。

（一）一审法院的观点

一审法院认为《中华人民共和国海商法》（1993 年实施的版本）第五十九条规定：“经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人不得援用本法第五十六条或者第五十七条限制赔偿责任的规定。经证明，货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人的受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，承运人的受雇人或者代理人不得援用本法第五十六条或者第五十七条限制赔偿责任的规定。”

冷藏箱货物的运输中温度控制是托运人对运输关键的、核心的要求。承运人

主要义务是从接受货物时起至交付货物时止将箱内温度保持在正常范围内。在托运人对温度设置有特别、具体指示的情况下，B 运输公司作为无船承运人应作出合理安排。

B 运输公司在订舱时没有对温度设置作出指示，在收到订舱确认单时对该确认单记载的温度设置是 0°C 未提出异议。B 运输公司主张其订舱时电子订舱系统在相关信息栏默认显示“0.000”，C 运输公司误以为温度要求是 0.0°C，说明 B 运输公司传递过集装箱温度设置为“0.000”的信息。B 运输公司在审核 C 运输公司提交的海运单样稿，以及在收到海运单时未发现温度设置错误，对涉案货物的损坏存在过失，显然没有尽到一般人的注意义务，即一般人能注意的义务而不注意，属于重大过失。

B 运输公司作为专业的运输公司，对冷藏箱未正确设定温度会造成货物损失的可能是明知的，特别是时间长达一个月之久的远程冷藏箱国际运输的情况下。因此 B 运输公司对于其上述行为存在重大过失，并且属于明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为。

综上，一审法院认为，本案货损是由于 B 运输公司明知可能造成损失而轻率地作为或不作为造成的。因集装箱温度的设置导致货物损坏不是海上运输的固有风险，陆路运输也存在该种风险。因此 B 运输公司不能援引承运人限制赔偿责任的规定。

（二）二审法院的观点

二审法院认为上述订舱及货损等事实分析可见，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 B 运输公司订舱失误行为，该原因行为发生时承运人尚未接收货物，不在海商法第四章第二节规定意义上的承运人责任期间之内，在性质上不属于海上运输行为。《海商法》（1993 年实施的版本）第五十六条、第五十七条、第五十九条第一款确立的承运人单位赔偿责任限制制度，其立法目的是承运人与货主共同分担海上风险。订舱失误不属于海上风险的范畴，B 运输公司因此应承担的民事责任并非因运输行为而产生的，故对承运人 B 运输公司民事责任的认定不适用《海商法》关于限制赔偿责任的规定。一审法院未支持 B 运输公司关于限制赔偿责任的抗辩的结论正确。

四、案例评析

本案中作者代表货物保险公司在进行代位追偿时，成功打破承运人的责任限制。一审法院和二审法院在打破承运人责任限制时的说理并不相同，两者的说理均能在打破承运人责任限制时给予一定的启发。

一审法院着重从货物的损坏是由于承运人明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，因此可以打破责任限制。但一审法院的认定中有一个无法回避的问题在于，通说认为《海商法》中“承运人明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的”，其中“承运人”往往指承运人本人，在承运人是公司的情况下，往往指公司法定代表人、股东或高管等人，而承运人一般工作人员明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，能否打破承运人享有的责任限额存在较大争议。

二审法院则从另一个角度来认定承运人是否享有责任限制，二审法院认为导

致集装箱温度设置错误的原因发生在货物订舱期间，此时货物尚未开始运输，因此不应当享有承运人责任限额。二审法院的认定回避了本次事故是否为“承运人明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的”，转而从事故发生的时间不在承运人责任期间内进行说理，可谓另辟蹊径且有理有据。