

## 中国的大豆索赔案——敬海律师事务所在上诉案件中取得积极的判决结果

自中美贸易战开始以来，中国对南美大豆的进口量保持持续增长。与此同时，敬海律师事务所见证了近年来大豆货损案件数量的激增。在此类案件中，中国法院往往认定，由承运人承担全部责任或者至少是主要责任。即使引发大豆货损的原因极有可能是货物的内在缺陷，或是船舶在卸货前遭遇不可避免的延误，又或者在某些案件中，承运人同时拥有这两项抗辩理由，法院依然会这样判决。近期在山东省受理的一起上诉案件中，上诉法院推翻了一审判决，将承运人承担的责任比例从 70% 改判为 30%。此案为船东带来了一线光明：在涉及因大豆货物内在缺陷造成或者加剧货损的案件中，中国法院有望给出更为公平的判决。



### 背景介绍

涉案货物于 2017 年 4 月 7 日从巴西起运，承运船舶“阿德兰特（ADELANTE）”轮于 2017 年 5 月 25 日抵达中国卸货港，准备就绪可卸货。收货人推迟至 6 月 16 日才开出信用证，7 月 13 日取得进口许可证。因进口清关手续办理延误，该船在锚地等待了近三个月，直到 2017 年 8 月 22 日才靠港卸货。卸货时发现货物受损严重。收货人遂向承运人提出 1800 万美元的索赔。

## 判决结果

一审法院尽管认为卸船时的货物状况是由收货人延迟卸货和承运人通风不当共同造成的，但仍裁定由承运人承担 70% 的责任。换言之，该法院认为，鉴于在交货未能在合理时间内完成的情况下，承运人有法定义务妥善处置货物、减少损失，因此收货人不应就其延迟卸货而直接导致的货损承担过多的责任。

上诉法院推翻了一审法院认定的责任分配比例，改判由承运人和收货人分别承担 30% 和 70% 的责任。该法院认为，承运人仅需对通风不当造成的货损承担责任。承运人在炎热天气下无法处置货物和避免热损，因此不对延迟卸货造成的货损承担责任。而导致延迟卸货的原因是收货人未及时办理进口手续。

## 判决要点

大豆的内在缺陷，包括高吸湿性、高温敏感性以及堆放时容易快速变质，使其在运输过程中容易受到各种内部和外部因素的影响。由多重因素叠加引起大豆货损而无法完全区分内因和外因的情况并不少见。有鉴于此，如果装货港的检验结果显示大豆货物完好，中国的海事法院往往非常倚重中国出入境检验检疫局（CIQ）或中国检验认证集团（CCIC）的检验报告，继而认定货损是因承运人对货物的照管不当（以通风不当为主）造成。

在中国山东省法院以往的判例中，50% 是承运人对大豆货损承担的最低责任比例，而且这一结果仅在三起案件中出现过。在其中两起案件中，卸货延迟了约三个月。在另一起案件中，货物含水量超过了中国规定的安全储存上限 13%。尽管如此，大部分举证责任仍在承运人一方，导致案件结果不尽如人意。

在“ADELANTE”一案中，上诉法院将货方与船方的责任，尤其是与通风和延迟卸货有关的责任，以较为公平的方式进行分配，从而使船方的责任比例低于以往案件。该上诉案件的判决中，有两个开创性的观点：

### 一、延迟卸货期间的自然通风对大豆的影响仅限于货堆表层。

先前判例往往侧重通风的重要性，而不考虑通风对散装大豆的实际影响十分有限。相较之下，本案中的上诉法院承认，自然通风的影响非常有限，特别是在船舶锚泊期间。法院确认，自然通风即使对大豆货物有影响，也仅限于货堆表层，因此免除了承运人对货堆中下部货损的责任。

### 二、承运人在延迟卸货期间的减损义务应以“合理可行”为衡量依据。

中国法院以往判决承运人对货方过错造成的延迟卸货承担责任的理由是，承运人有义务通过处置货物减轻损失，包括将大豆卸至仓库或转卖。然而在承运人看来，这是一项“不可能完成的任务”。在此情况下，本案的上诉法院并未遵循这种逻辑，而是认定除了妥善保管货物并督促收货人及时办理必要手续外，承运人既无能力也无权利在卸货延迟期间处置船上的大豆。法院的这一新思路不仅在实践上具有合理性，而且更加公平，因为在延迟卸货期间，如果货物尚未办妥进口手续，承运人通常束手无策。

## 评论

综上所述，“ADELANTE”案的上诉判决表明，大豆货损的责任划分将越来越细化，中国法院势必会将更多的事实细节考虑在内。尽管“ADELANTE”案的上诉法院仍将“通风不当”作为货损的原因之一（中国的大豆索赔案件从来都离不开这一判决理由），但该法院至少开创了区分

“不同情况下通风对大豆有不同影响”的先河。此外，该法院对承运人处置货物的能力以及收货人办理进口手续的义务进行了深入审查。如此一来，当大豆在卸货港滞留船上数月而变质时，收货人可能不会再像以前那样轻松笃定了。

“ADELANTE”案的上诉法院认定，延迟卸货是货损的主要原因，否定了 CIQ 报告中将通风不当作为货损唯一原因的结论。在有充分证据支持的情况下，这给了承运人完全或部分推翻 CIQ 报告的机会，即便在中国司法管辖下的大豆货损案件中，过分倚重 CIQ 报告的情况一时还难以改变。

总之，“ADELANTE”案的上诉判决可以说是朝着更公平、更合理的船方和货方责任分配迈出了积极的一步，特别是在由于收货人的原因延迟卸货的情况下。在现阶段，承运人不太可能对航行途中发生的大豆货损完全不承担责任，但承运人在大豆货损案件中获得更合理、更公正的判决指日可待。

本案判决预计将在山东省，包括青岛、日照、龙口、烟台和威海等港口，产生深远影响。

*感谢特邀作者及敬海律师事务所提供的深刻见解。Gard 律师 Louis Shepherd 在[视频中](#)回顾了中国法院和英国仲裁庭在审理大豆货损案件时的差异，该视频配有[繁体中文](#)和[简体中文字幕](#)。在我们的[热门话题页面](#)中，有 Gard 关于大豆货损的防损资料汇编。*

**作者：袁晖先生**  
敬海律师事务所

**作者：汪永利先生**  
敬海律师事务所