

专家观点

无单放货国别法指引系列文章（一）--东南亚

作者 沈静

系列前言

在全球供应链重构背景下，我国企业出海进程加速，海上货物运输在国际贸易中的重要性日益凸显。然而，无单放货问题也逐渐成为企业出海过程中面临的主要法律风险之一。无单放货不仅涉及复杂的国际贸易规则，还涉及承运人、托运人、收货人等多方主体的利益。

无单放货是指承运人或货运代理人在收货人未出示正本提单的情况下交付所承运货物的行为。根据《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》第二条，承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人提单权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任。实践中，承运人通常援引目的港所在地法律，主张因货物交付给当地海关或港口当局而不承担无单放货责任。对此，最高人民法院在（2021）最高法民申 7603 案中明确，承运人据此主张无单放货免责的，除必须证明卸货港所在地国家法律有必须将承运的到港货物交给当地海关或者港口当局的相关规定之外，还需证明其在向当地海关或者港口当局交接货物后丧失对货物的控制权。

基于前述司法实践态度我们可以发现，目的港海关规则体系对放货程序的规定，将直接影响海上货物运输合同当事人的切身利益，若目的港海关规则强制承运人将货物卸至海关，而海关的放货程序较为宽松，不要求收货人提交正本提单等文件作为报关及提货材料，或切断了承运人对货物的控制，不仅会增加货物被非正本提单持有人提取的风险，还会使向承运人追责面临阻碍。因此，厘清目的港国海关规则体系对放货程序的要求，不仅是诉争的重要法律依据，也是贸易出口商事先判断商业风险的关键评估工具。

不仅如此，司法实践通常会结合目的港民商事法律对承运人责任期间和交货义务的规定，认定承运人是否在货物交付海关或港口后即履行完毕了货物运输合同下的义务，若承运人责任期间持续至交付给收货人，或明确规定承运人凭单向收货人放货的义务，即使承运人被要求将货物卸至海关或港口，若货物被错误交付，那么承运人可能被认定应当承担无单放货责任；若目的港民商法律规定承运人的责任期间止于货物交付给海关或码头，或未明确规定承运人有义务交付给收货人的，那么承运人将货物卸至海关或港口的行为可能被认定为已履行完毕海上货物运输合同下的交付义务。因此，梳理目的港民商法律体系对承运人责任期间以及运输合同义务的规定，同样是防范风险和定纷止争的重要路径。

本系列文章将聚焦东南亚、北美洲、南美洲、欧洲、中亚、非洲、大洋洲等世界不同地区主要港口国家，分析各国海关规则体系及民商法律体系对无单放货的规制，从而展现各大港口国家对无单放货行为的法律评判，以期为企业出海及跨国运输提供法律指引和借鉴。

第一篇章 东南亚

（一） 菲律宾

菲律宾管理进出口贸易的相关法律主要包括《海关法》《出口发展法》《反倾销法》《反补贴法》和《保障措施法》等。

《菲律宾关税和海关法典》（*TARIFF AND CUSTOMS CODE OF THE PHILIPPINES*）第二卷第 1502 条规定，海关官员必须将进口货物放行给提单持有人，但是，如果承运人或其代理人作出书面命令，则海关官员可以直接将进口货物放行，并不需要进口商提交正本提单。

根据菲律宾《民法典》（*AN ACT TO ORDAIN AND INSTITUTE THE CIVIL CODE OF THE PHILIPPINES*）第 1734 条、第 1736 条、第 1738 条规定，承运人责任期间自接受货物时起算，直至货物被交付给收货人。也就是说，即使货物被卸至海关，承运人仍需要对货物的正确交付承担责任。

同时，菲律宾司法实践认为，进口商从承运人接受货物时，应当交货所签发的提单，但如果进口商因丢失或其他原因无法交还提单，此时若进口商交付表明已收到货物的收据，则收据出具效力等同于归还提单。

在 *Designer basket Inc v. Air Sea Transport Inc .and Asia Cargo Container Lines* 一案¹中，原告向案外人出售木制品，案外人指定被告 1 为订舱代理，被告 1 向原告签发了被告 2 的提单，全套正本由原告保留待收货款，后案外人与被告 2 私下签订赔偿协议，承诺对无单放货承担一切责任，被告 2 遂在未收回正本提单的情况下，将货物交付案外人，原告始终未收到货款，遂诉至法院。

案件经历一审、上诉和终审，一审法院认为承运人有义务在货物运输中尽到高度注意义务，承运人在进口商未出示提单的情况下发放货物，已然违反该种义务，故判决承运人应承担赔偿责任。二审法院依据《商法典》第 353 条的规定判决承运人应免除赔偿责任，二审法院认为，根据《商法典》第 353 条规定，交回提单并非承运人放货的绝对、强制性前提，既然法律赋予了承运人另一种选择，即进口商出具的收获凭证，则在进口商因任何原因无法提供提单时，承运人可在进口商出具收据或保函后合法放货。最高法院同样依据《商法典》第 353 条规定，维持上诉法院判决。

基于上述规定和司法实践，若进口商因商业原因还未收到正本提单，但在向承运人提取货物时交付已收到货物的收据，承运人可以通过向海关发出书面命令的方式，要求海关向未提交正本提单的收货人放货，因此我国企业出口商品至菲律宾可能面临货物被无单提货的风险。承运人追责层面，鉴于承运人向海关交付货物后有权向海关发出命令，表明承运人对货物仍享有控制权，因此承运人可能被认定应对无单放货承担责任。

（二）柬埔寨

柬埔寨有关海关事务的规定主要见于 2007 年《海关法》（*S/RKM/0707/017*），规定海关职能、通关程序及关税征收等基本制度，由隶属于经济与财政部的海关

¹ G.R. No. 184513, March 09, 2016

与消费税总局（GDCE）负责执行，旨在管理、控制并征收进出口货物税费，管理进出口货物的流动、储存和过境等。

根据《海关法》第 14 条规定，进口商在支付海关税、关税以及其他报关手续后，海关即可放货。就具体报关手续而言，除了支付海关税、关税以外，根据《海关法》第 10 条、第 11 条以及第 12 条规定，进口商还应当向指定海关地点申报所有进口货物，并接受海关官员的询问及货物检查；根据《海关法》第 18 条规定，海关官员还有权要求进口商提交相关文件以核查申报内容的准确性，但《海关法》并未就进口商应当提交的具体文件类型作出明确规定。因此，提单并非进口商从海关提取货物的必要文件。

柬埔寨有关承运人义务的规定主要见于《合同与其他责任法》（*DECREE No. 38 D REFERRING TO CONTRACT AND OTHER LIABILITIES*）第 5 章“承运合同”，但该章节中并未对承运人的交货义务作出规定。

基于上述规定，柬埔寨法律未强制规定承运人必须将货物卸至港口或海关，若因其他海关行政命令承运人被要求卸货，由于柬埔寨的海关放货程序较为宽松，并不以收货人提交正本提单为前提，因此我国企业出口商品至柬埔寨可能面临货物被无单提货的风险；在承运人追责层面，鉴于《合同与责任法》并没有明确规定承运人应当向收货人交付货物，若货物卸至海关后被无单放货，法院可能认定承运人已完成交货义务而免于无单放货责任。

（三） 马来西亚

马来西亚的海关事务主要由马来西亚皇家海关署（*Royal Malaysian Customs*）负责，主要事项包括征税，为合法贸易提供便利、促进贸易和产业发展，以及维护国家经济、社会和安全利益等。

根据马来西亚《1967 年海关法》（*CUSTOMS ACT 1967*）第 66 条规定，凡进口至马来西亚的所有货物，在首次抵达或卸岸时，应由进口人或其代理人存放于海关仓库、持牌仓库或经批准的仓库内。根据马来西亚《1967 年海关法》第 78 条规定，进口商从海关监管下提取货物之前，必须由其本人或代理人向主管

海关官员提交一份符合规定格式的进口货物申报。根据马来西亚《1967 年海关法》第 100 条规定，应主管海关官员的要求，任何货物的进口商或出口商，或其代理人，应向该官员出示所有发票、提单、原产地证明、分析证明以及该官员为核实进口商或出口商向海关官员所作申报的准确性而要求的任何其他文件。因此根据马来西亚《1967 年海关法》的相关规定，正本提单是进口商向海关报关及提货时所必须的文件。

马来西亚在海运方面的重要立法文件为《1950 年海运货物法》（*CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1950*），根据第 3 条第 2 款规定，承运人具有妥善交付货物的义务，但并没有具体规定承运人交付货物的对象。

根据前述规定，承运人将货物运至马来西亚后，须将货物卸至海关仓库或其指定的仓库，收货人提取货物前，应向海关提交正本提单作为必须文件，因此我国出口商品至马来西亚遭受无单放货的风险较小；承运人追责层面，马来西亚法规定了承运人妥善释放货物的义务，但未规定具体交付对象，承运人依据马来西亚法律规定将货物卸至海关后，可能会被认定为已履行完毕海上货物运输合同下的交付义务，若后续货物被无单放货，承运人可能被认定为免责。

（四） 泰国

泰国的海关事务主要由泰国财政部下属的泰国海关总署（*Thai Customs Department*）负责，具体包括征收海关税、对进出口货物实施监管，确保相关法律法规得以遵守，以及为国际贸易提供便利等，泰国海关管理的主要法源依据是 2017 年修订的《海关法》（*CUSTOMS ACT, B.E. 2560*）。

根据《海关法》第 51 条及第 52 条规定，货物进口泰国后，从海关监管中放行之前，进口商必须按照规定格式，向海关官员提交货物申报单；根据泰国海关署第 38/2543 号公告，进口需提交提单、发票、装箱清单等附随单证和文件；泰国海关总署于其官网上公布的《海运进口海关手续》²同样规定，进口商在进口

²https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php?ini_menu=menu_business_160421_02&ini_content=business_160426_02_160914_01_160914_01&lang=th&root_left_menu=menu_business_160421_02_160421_01&left_menu=menu_business_160421_02_160421_01_160914_02

货物时，必须准备符合进口货物海关程序的文件，其中包括凭正本提单换取所得的提货单。

同时，泰国《海上货物运输法》(*THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT B.E. 2534*)亦规定了承运人凭单货物的义务。根据《海上货物运输法》第 28 条规定，若进口商向承运人交换提单或提供合理担保，则承运人可以向进口商放货；《海上货物运输法》第 29 条规定，在承运人签发多份正本提单的情况下，承运人应当凭收货人持有的单份正本提单交货；《海上货物运输法》第 30 条规定，如果承运人签发了多份正本提单，且货物还未抵达目的港的，收货人只有在归还全部正本提单后承运人才能交付货物，否则其应当承担赔偿责任。

根据上述规定，进口泰国的货物将受到海关监管，收货人如果想从海关提取货物的，必须提交正本提单，因此对我国出口企业而言，货物被承运人卸至泰国海关后因海关程序被无单提货的风险较小；承运人追责层面，泰国的《海上货物运输法》明确规定了承运人向收货人交付货物的义务，但交付凭据依货物是否已抵达目的港而不同，若货物已抵达目的港的，除正本提单外，承运人可以凭借收货人提供的合理担保放货，此时托运人难以追究承运人的无单放货责任；若货物还未抵达目的港的，承运人则必须凭收货人提交的所有正本提单放货，若承运人在未收回全部提单的前提下放货，承运人可能会被认定应当承担无单放货的责任。

（五）新加坡

新加坡海关（Singapore Customs）隶属于新加坡财务部，是贸易便利化和税收执法事务的牵头部门，负责实施海关和贸易执法措施，包括自贸协定和战略货物的有关政策措施。

根据新加坡《1960 年海关法》(*CUSTOMS ACT 1960*)第 52 条规定，所有通过海运进口至新加坡的应税货物，必须在首次抵达时由进口人或其代理人卸载并存放于自由贸易区。根据新加坡《1960 年海关法》第 59 条规定，进口商将货物从海关监管下的自由贸易区内提取之前，必须由本人或其代理人向海关关员提交

申报单，载明进口货物的详细情况。根据新加坡《1960 年海关法》第 85 条规定，经海关官员要求，任何应税货物的进口商或出口商，或其代理人，必须向该官员出示所有发票、提单、原产地证书或分析证书，以及该官员为核实进口商或出口商向任何海关官员所作申报的准确性而可能要求的其他文件。因此根据新加坡《1960 年海关法》的相关规定，正本提单是进口商向海关报关及提货时所必须的文件。

同时，新加坡司法实践通常通过提单物权效力是否耗尽这一角度，认定承运人应当凭单放货。在新加坡高院审理的 *Oversea-Chinese Banking Corporation Limited v. Owner and/or Demise Charterer of the vessel "Yue You 902"* 一案³中，买方从卖方进口棕榈油，再转售给其下家，卖方作为租船人向船东公司租船，买方将提单作为贷款担保交付原告新加坡华侨中国银行。卖方向船东公司出具无单放货保函，指示后者在目的港无单放货，后买方逾期未归还贷款，OCBC 遂以提单持有人的身份起诉传动，要求船东承担无单放货的责任。法院认为，提单仅在“已向有权提取货物的人交货”时才失效，通过无单放货保函向未持有提单且非有权进口商的主体交货，并不导致提单失效，提单持有人仍可以依据合法持有的提单主张承运人无单放货。

根据上述规定，新加坡《1960 年海关法》规定进口新加坡货物必须被卸至处于海关监管下的自由贸易区，进口商提货之前必须向海关当局提交提单，因此对我国出口企业而言，货物被承运人卸至新加坡海关后因海关程序被无单提货的风险较小；承运人追责层面，新加坡的司法实践通常认定承运人具有凭正本提单向收货人交货的义务，若承运人在未收回正本提单的前提下放货，托运人追究承运人无单放货责任被支持的可能性较大。

（六）印度尼西亚

³ MT Yue You 902, [2019] SGHC 106

印度尼西亚的海关职务主要由隶属印尼财政部的印度尼西亚海关总署（Directorate General of Customs and Excise）负责，其依照 1995 年颁布的《海关法》进行运作，负责查验进出口单据及货物等具体事项。

根据印度尼西亚《海关法》(NO. 10/1995)第 3 条规定，进口货物需要进行海关检测等海关手续，其中包括单据核实以及实地检测等，办理完海关手续后，货物方可从处于海关监管下的海关区域内放行。根据《印度尼西亚共和国财政部长条例第 190/PMK.04/2022 号》财政命令，货物的进口报关通道有两种，红色通道适用于高风险商品，该种货物由海关放行前，进口商必须提交相应的进口报关单，并提交提单、发票、装箱单等文件作为海关申报单的补充文件；绿色通道适用于低风险常规商品，该种货物免检放行。

同时，根据《印度尼西亚商法典》(Commercial Code S.1847-23)第 510、515 条规定，合法持单人有权依据提单要求在目的地提取货物，提单持有人提取货物时，应当提交正本提单并签具收据。

根据上述规定，货物进口印度尼西亚时，须存储在海关区域内等待放行，如果进口印度尼西亚的货物适用的是绿色通道，那么收货人不需要向海关提交提单，此时我国出口企业面临的无单放货风险较大；如果进口印度尼西亚的货物使用的是红色通道，那么收货人需要提交提单以作为海关申报的补充文件，此时我国出口商面临无单放货的风险较低。承运人追责层面，《印度尼西亚商法典》明确规定了承运人凭单向收货人放货的义务，若承运人在未收回正本提单的前提下放货，托运人追究承运人无单放货责任被支持的可能性较大。

（七）越南

越南海关总局是越南财政部的下属部门，负责执行货物进出口查验和相关税款征收。

越南《海关法》(LAW ON CUSTOMS NO. 54/2014/QH13) 未规定货物在被提取前应被卸至海关或港口。根据越南《海关法》第 21 条、第 24 条及第 32 条规定，进口货物需要办理海关手续，提货人应申报和呈递海关申报表及海关材料，

包括货物贸易发票、货物买卖合同及按照法律规定要向海关机关交纳或出示的逐个货物凭证。根据第 39/2018/TT-BTC 号通知第 1 条第 5 款规定，进口所需要的单证还需要包括提单、原产地证明书等。因此在越南《海关法》下，正本提单是进口商向海关报关及提货时所必须的文件。

根据《越南海商法典》（*VIETNAM MARITIME CODE 2015*）第 166 条规定，承运人有义务在卸货港将货物交付给持有提单、海运单或其他有效收获运输单证的合法进口商。

根据上述规定，由于越南《海关法》未规定货物必须被卸至海关或港口，因此承运人在目的港对在运货物仍享有控制权，且越南《海关法》同样要求收货人提货前必须将提单作为海关申报文件，因此对我国出口企业而言，货物被承运人卸至新加坡海关后因海关程序被无单提货的风险较小；承运人层面，《越南海商法典》明确规定了承运人凭单向收货人放货的义务，若承运人在未收回正本提单的前提下放货，托运人追究承运人无单放货责任被支持的可能性较大。

小结

地区	国家	是否要求卸至海关或港口	海关提货是否要求提交正本提单	目的港法律是否要求凭单放货	目的港法律是否要求交付至收货人
东南亚	菲律宾	×	×	×	√
	柬埔寨	×	×	×	×
	马来西亚	√	√	×	×
	泰国	√	√	√	√

	新加坡	√	√	√	√
	印度尼西亚	√	红色通道： √ 绿色通道： ×	√	√
	越南	×	√	√	√

在东南亚主要港口国家中，菲律宾和柬埔寨的海关放货程序较为宽松，货物被强制要求卸至海关或港口后，提货人无需提交正本提单即可提货，货物在该等国家遭遇无单放货的风险较大；马来西亚、泰国、新加坡、印度尼西亚、越南的海关放货程序则较为严格，需要提货人提供正本提单，货物在海关被无单放货的风险较小。民商法层面，柬埔寨、马来西亚既未要求承运人凭单放货，亦未要求承运人必须交付给收货人，该等国家法律可能认定承运人不需要对无单放货承担责任；菲律宾法律尽管要求承运人将货物交付给收货人，但并未要求承运人必须凭提单放货，依据该国法律认定承运人承担无单放货责任可能存在困难；泰国、新加坡、印度尼西亚、越南的法律则明确规定了承运人凭单向收货人放货的义务。

参考法条：

《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》

第二条 承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人提单权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任。

第七条 承运人依照提单载明的卸货港所在地法律规定，必须将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局的，不承担无正本提单交付货物的民事责任。

参考案例：

1. （2021）最高法民申 7603 号 德莎国际货运代理（深圳）有限公司、广东成虹照明科技有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷
2. (2020)最高法民再 172 号 温州佰利兰德橡胶轮胎有限公司、地中海航运有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷
3. (2022)鲁民终 1534 号 荷兰怡某有限公司、青岛一某有限公司等海上、通海水域货物运输合同纠纷

各类信息标签

主要服务 国家或地区	菲律宾、柬埔寨、马来西亚、新加坡、印度尼西亚、越南
产品专业 类型	☐ 跨境诉讼 ☐ 国际商事调解和仲裁 ☐ 跨境投资并购 ☐ 国际证券资本市场 ☒ 国际贸易及海关 ☐ 国际税法 ☒ 海事海商、航运金融 ☐ 国际工程 ☐ 国际房地产开发 ☐ 国际知识产权：专利、商标、著作权、软件、域名、其他 ☐ 国际金融、保险业务 ☐ 跨境数据合规业务 ☐ 国际矿业、能源业务 ☐ 国际ESG法律服务 ☐ 国际劳动用工 ☐ 反倾销和反补贴、WTO业务 ☐ 反垄断、反不正当竞争 ☐ 进出口管制和经济制裁 ☐ 国家安全审查与地缘政治风险应对 ☐ 反腐败 ☐ 反洗钱、反恐怖主义融资 ☐ 跨境破产与债务重组 ☐ 跨境家族信托与财富传承
产品对应 行业	☐ 农林牧渔业 ☐ 采矿业 ☐ 制造业 ☐ 建筑业 ☐ 批发零售业 ☒ 交通运输、仓储和物流服务业 ☐ 住宿和餐饮业 ☐ 信息传输、软件和信息技术服务业 ☐ 金融业（含资本市场服务） ☐ 房地产业 ☐ 租赁和商务服务业

	□科学研究和技术服务业 □节能环保清洁产业（含清洁生产、清洁能源） □医疗卫生与健康服务 □文化、体育和娱乐业 □教育培训 □集成电路 □生物医药（创新药物、高端医疗器械、生物技术服务等） □人工智能（智能芯片、智能软件、自动驾驶、具身智能等） □电子信息 □生命健康 □汽车 □高端装备 □先进材料 □时尚消费品 □低空经济 □未来产业（光子芯片与器件、基因与细胞技术、类脑智能、新型海洋经济、氢能与储能等） □游戏和电竞
--	--