

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学号 : 12920071150180

UDC _____

廈門大學

碩 士 学 位 论 文

海运承运人识别法律问题研究

Study on the Issue of Identification of Carrier under
Carriage of Goods by Sea

董 锦 辉

指导教师姓名: 何丽新 教授

专业名称: 法律硕士

论文提交日期: 2010年4月

论文答辩时间: 2010年 月

学位授予日期: 2010年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2010年4月

厦门大学博硕士学位论文摘要库

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下，独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果，均在文中以适当方式明确标明，并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范（试行）》。

另外，该学位论文为（）课题（组）的研究成果，获得（）课题（组）经费或实验室的资助，在（）实验室完成。（请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称，未有此项声明内容的，可以不作特别声明。）

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学博硕士学位论文摘要库

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学博硕士学位论文摘要库

内 容 摘 要

海运承运人识别问题既是海商法理论界的传统研究课题，又是海事司法实践、航运实务中争议颇多的问题。由于海上货物运输本身具有复杂性且参与主体众多，加上参与者自身操作的不谨慎和提单使用的不规范，使得纠纷产生后的承运人身份成为无法轻易识别的难题。不仅国内立法和司法实践没有承运人识别的统一标准，在国际上，也由于各国承运人法律制度的不统一而无法在识别标准上达成共识。本文希望通过对此问题的深入研究，结合国内外立法现状、典型案例和司法审判经验，总结我国实践中的承运人识别标准和思路，在此基础上对我国立法的完善和实务操作的进一步规范提出建议。

本论文除引言和结语外，共分四章：

第一章介绍了海运承运人识别的基本问题。本章首先厘清了海运承运人识别所涉及的基本概念，接着从多角度剖析了承运人识别问题产生的缘由，并结合航运实务和司法实践归纳了正确识别海运承运人的重要意义。

第二章分析了国际公约关于承运人的定义及承运人识别的相关规定。本章分析了提单三大国际公约《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》中承运人的定义及承运人识别的有关规定，并对最新的《鹿特丹规则》在承运人识别问题上的新规定做了剖析和评述。

第三章论述了海运承运人识别的标准。本章首先结合海商法理论、海事审判实践和航运实务分别论述了几种常用的承运人识别标准，包括依书面运输合同识别、依海运实务中的有关单证识别、依提单正面载明的信息识别、依提单背面条款识别、依货代公司所收费用的性质识别等标准。其次，由于租船合同下承运人识别具有特殊性，笔者对此问题进行了专节论述。

第四章提出了我国《海商法》中承运人定义条款、身份认定等条款的完善建议，并分别针对托运人、单证托运人、货代企业、提单制作人及提单签发人在业务操作中存在的问题提出若干建议，以期通过规范海上货物运输参与者的实践操作，从根本上降低海运承运人识别的难度。

关键词： 承运人识别；海上货物运输；租船合同

厦门大学博硕士学位论文摘要库

ABSTRACT

The identification of ocean carrier is not only a traditional research subject in maritime law, but also a controversial issue in admiralty juridical practice and shipping practice. The parties, especially when disputes arise, are likely to confront with a puzzle as to how to identify the carrier, partly for the complexity of carriage of goods by sea and the multitude of parties therein, partly for the negligence and lack of standardization during the usage of B/L. In regard to the frame work, the inexistence of a uniform criterion upon the identification of ocean carrier in legislation as well as in practice could not be merely found domestically, while among countries, a consensus regarding the identification standard is also hard to reach due to the discrepancy of the regime. This paper, with the background of the legislation home and abroad together with a range of classic cases and judicial experience, is therefore to probe the issue of how to identify the ocean carrier and then to conclude the logic thereon in Chinese shipping practice. Based on the above analysis, some suggestions are proposed.

This article includes four chapters besides the preface and the conclusion.

Chapter 1 is a brief introduction to the issue of identification of ocean carrier. This chapter firstly clarifies the legal concepts involved in ocean carrier identification, and then it analyses the causes from various aspects. Meanwhile, the importance of this subject is put forward with consideration to shipping and juridical practice.

Chapter 2 concerns the related provisions in international conventions. In addition to the three main laws upon B/L, i.e., *Hague Rules*, *Hague / Visby Rules*, and *Hamburg Rules*, the new regulations on carrier identification in *Rotterdam Rules* are probed and commented.

Chapter 3 expounds the criteria as to the identification of ocean carrier. Together with the maritime law theories, admiralty juridical practice as well as shipping practice, a series of measures used frequently are presented including the identification according to the written contract of carriage, and identification by the correlated shipping documents, by the provisions on the face of B/L or on the reverse of B/L, and by the nature of fees thus charged by the freight forwarders, etc. Besides, in view of the particularity of carrier identification in charterparty context, this issue is

analysed detailedly in the forth section.

Chapter 4 proposes the suggestions to the provisions upon the definition and identification of carrier in Chinese Maritime Law. Lastly, some proposals for the regulation of shipping conduct are set forth to the shipper, contractual shipper, freight forwarder enterprises, B/L producer and B/L issuer respectively, with the purpose to reduce the trouble during ocean carrier identification.

Key Words: Identification of Carrier, Carriage of Goods by Sea, Charterparty

厦门大学博硕士论文摘要库

目 录

引言	1
第一章 海运承运人识别法律问题概述	3
第一节 海运承运人识别所涉基本概念	3
一、海上货物运输——班轮运输和租船运输	3
二、托运人——缔约托运人、交货托运人和单证托运人	4
三、承运人——契约承运人、实际承运人、无船承运人和海运履约方	5
第二节 海运承运人识别问题产生的缘由	8
一、各国在选择海运国际公约时存在不同倾向	8
二、海运业务本身的复杂性	9
三、提单的使用和提单签章行为不规范	9
四、托运人自身不谨慎	11
第三节 正确识别海运承运人的重要意义	11
一、有利于促进海运业的规范经营	12
二、有利于节约司法资源和诉讼成本	12
三、有利于货方正确选择被告并及时申请诉前保全	12
第二章 国际公约中的海运承运人定义及识别标准	14
第一节 《海牙规则》的承运人定义及识别依据	14
一、关于《海牙规则》的承运人定义——（a）条款的争议	14
二、《海牙规则》以提单作为识别承运人的重要依据	15
第二节 《汉堡规则》中的承运人定义及识别依据	16
一、关于《汉堡规则》的承运人定义	16
二、《汉堡规则》以运输合同作为识别承运人的重要依据	16
第三节 《鹿特丹规则》在海运承运人识别问题上的新发展	17
一、《鹿特丹规则》下承运人的定义及履约方概念的引入	17
二、《鹿特丹规则》的“承运人身份认定条款”	18
第三章 海运承运人识别的标准	20
第一节 依运输合同识别海运承运人	20

一、依书面订立的运输合同识别海运承运人.....	20
二、依海运流程中有关单证所代表的要约和承诺识别承运人.....	20
第二节 依提单正、背面载明的信息识别海运承运人.....	22
一、依据提单正面抬头识别海运承运人.....	23
二、依据提单正面签章识别海运承运人.....	24
三、依据提单正面的船名/航次信息识别承运人.....	26
四、依据背面的承运人定义条款识别承运人.....	27
第三节 依货代公司所收费用识别海运承运人——以 FOB 出口贸易为例.....	27
一、FOB 出口贸易下货代公司的多重身份.....	27
二、依据货代公司的收费性质识别海运承运人.....	28
第四节 租船合同下的海运承运人识别.....	30
一、租船提单的特殊性导致海运承运人识别的复杂性.....	30
二、航次租船合同下海运承运人的识别.....	31
三、定期租船合同下海运承运人的识别.....	32
四、光船租赁合同下海运承运人的识别.....	35
五、租船提单的特殊条款——光船租赁条款和承运人识别条款.....	35
第四章 我国《海商法》相关条文的完善与实务操作的规范.....	38
第一节 我国《海商法》相关条文的完善.....	38
一、建议完善承运人定义及身份认定的有关条款.....	38
二、建议增加条款督促提单签发人载明承运人信息.....	39
三、建议明确船长签发期租提单系代表承租人.....	39
第二节 通过规范实务操作解决海运承运人识别问题.....	39
一、对托运人或单证托运人的建议.....	40
二、对货代企业的建议.....	40
三、对提单制作人及提单签发人的建议.....	42
结语.....	43
参考文献.....	45
致谢语.....	48

CONTENTS

Preface	1
Chapter 1 Brief Introduction to the Legal Issues of Identification of Carrier under Carriage of Goods by Sea	3
Subchapter 1 Definition	3
Section 1 Liner Shipping and Shipping by Chartering.....	3
Section 2 Contractual Shipper, Actual Shipper and Documentary Shipper.....	4
Section 3 Contractual Carrier, Actual Carrier, Non-Vessel-Operating Common Carrier and Maritime Performing Party	5
Subchapter 2 Causes of the Carrier Identification Issues	8
Section 1 Discrepancy on Choosing the International Conventions.....	8
Section 2 Complexity of Shipping Industry.....	9
Section 3 Lack of Standardization in Using and Issuing B/L.....	9
Section 4 Imprudence of the Shippers	11
Subchapter 3 Research Value	11
Section 1 Promote the Regulated Operation of Shipping Industry.....	12
Section 2 Save Judicial Resource and Costs.....	12
Section 3 Choose Reasonable Defendant and Apply Promptly for Attachment before Litigation.....	12
Chapter 2 Identification of Carrier under Carriage of Goods by Sea in International Conventions	14
Subchapter 1 Carrier in <i>Hague Rules</i>	14
Section 1 Dispute over Clause (a)	14
Section 2 B/L as One of Significant Standards.....	15
Subchapter 2 Carrier in <i>Hamburg Rules</i>	16
Section 1 The Definition of Carrier in <i>Hamburg Rules</i>	16
Section 2 Contract of Carriage as One of Significant Standards.....	16
Subchapter 3 Carrier in <i>Rotterdam Rules</i>	17
Section 1 Definition of Carrier and Performing Party	17
Section 2 the Special “Identity of the Carrier” Clause.....	18
Chapter 3 Standards of Identifying the Carrier under Carriage of Goods by Sea	20

Subchapter 1	According to the Carriage Contract	20
Section 1	According to the Written Contract of Carriage	20
Section 2	According to the Documents out of the Transport Process	20
Subchapter 2	According to the Information in the B/L	22
Section 1	According to the Heading of the B/L	23
Section 2	According to the Signature and Seal Fixed in the B/L	24
Section 3	According to the Information of Vessel and Voyage	26
Section 4	According to the Definition Clause Printed on the back.	27
Subchapter 3	According to the Fees Charged by the Forwarder	27
Section 1	Multit-identity of Forwarder under FOB Export Trade	27
Section 2	Nature of the Fees Charged by the Forwarder	28
Subchapter 4	Identification of Carrier under Charterparty	30
Section 1	The Particularity of Issuing B/L under Charterparty	30
Section 2	Identification of Carrier under Voyage Charter Party	31
Section 3	Identification of Carrier under Time Charter Party	32
Section 4	Identification of Carrier under Demise Charter	35
Section 5	About Demise Clause and Identity of Carrier Clause	35
Chapter 4	Suggestions to <i>Maritime Law</i>, PRC and	
	Advices on Regulating the Practice	38
Subchapter 1	Suggestions to <i>Maritime Law</i>, PRC	38
Section 1	Suggestions of Perfecting the Definition Clause and the Identity of the Carrier Clause	38
Section 2	Suggestions of Adding Non- Favorable Clause to Carrier when Carrier Identity was not Stated Clearly on the B/L	39
Section 3	Suggestions of Indicating the Master was On Behalf Of Charterer under Time-Charter Party	39
Subchapter 2	Advices on Regulating the Practice	39
Section 1	Advices to the Shipper and the Documentary Shipper	40
Section 2	Advices to the Forwarder Corporation	40
Section 3	Advices to the B/L Producer and Issuer	42
Conclusion	43
Bibliography	45
Acknowledgements	48

引 言

2009年“中国制造”以出口总额12016亿美元首次赶超“德国制造”，成为全球第一大出口国。^①中国的海运船队运力2009年已经超过1.2亿载重吨，规模已经位居全球第四，^②中国已成为名副其实的货主大国和船东大国。船东利益和货主利益的艰难博弈不仅体现在《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》、《鹿特丹规则》等国际公约的制定过程中，在国内相关立法中也常常贯穿，无法逃避。一国海商法究竟是“船东的海商法”还是“货主的海商法”，会直接体现在其对承运人识别标准的倾向性上。因为海运业相对于陆路运输有着无法比拟的风险，一次海上运输事故就有可能给船东和货主带来无法承受的损失。货主在海上运输事故发生后最希望第一时间准确识别承运人，从而最大程度弥补损失。而船东在作为承运人时虽然已享有责任限制，却仍希望在事故发生后能从承运人的身份下逃脱。海运承运人识别问题的背后蕴藏着船东和货主利益的残酷较量。

承运人的身份在大多数情况下并非一目了然，不但货主常无法分辨承运人身份，就连承运人本身也可能对自己的身份不确定。现实中承运人识别混乱的情况曾被杨良宜先生幽默地比喻为：“就好像结了婚仍不知道爱人的名字，或与媒人混淆。”^③在理论上，“海运承运人识别”主要涉及运输合同与代理合同，仅就二者本身的理论而言，并不存在太多争议点。但承运人识别问题之所以困扰理论界和实务界，笔者以为原因有四点：第一，海运业大多涉及国际贸易和国际运输，参与主体众多，且相互关系错综复杂。第二，海运实践中的所谓“行业惯例”以及参与者缺乏规范的操作标准和风险防范意识，是造成纠纷发生后承运人识别问题复杂化的直接原因。第三，我国《海商法》第42条对承运人的定义缺乏逻辑严密性，在司法实践中适用时可能会产生歧义。并且，《海商法》中亦没有专门的“承运人识别条款”对识别标准做出明确规定，从而导致法官、律师、当事人对于承运人的身份可能产生截然不同的理解。第四，目前在世界范围内，尚不存

^① 孙丹. 中国去年超越德国首次成为全球最大出口国[EB/OL].

http://www.ce.cn/macro/more/201002/10/t20100210_20950223.shtml, 2010-02-10.

^② 人民日报海外版. 中国成为世界海运大国，船队运力规模超1亿载重吨[EB/OL].

http://www.gov.cn/jrzq/2008-07/31/content_1060217.htm, 2008-07-31.

^③ 杨良宜. 提单及其他付运单证（修订版）[M]. 北京：中国政法大学出版社，2007.134.

在识别承运人的统一标准，因此各国法院在审理海上货物运输合同纠纷时对承运人身份的认定可能持有不同观点，对同一类案件的判决结果可能出现差异。

海运承运人识别问题就其本质而言，还是船东（及其代理人）与货主（及其代理人）之间的利益博弈。在纠纷发生后哪一方主体更可能被认定为承运人，货主利益能得在多大程度上得到保护，一定是由船货双方利益博弈的结果通过立法和司法审判最终决定。

本文以海运实践与司法审判实践的需求作为思考的出发点之一，通过对承运人识别问题进行理论剖析，对国内外实践中的常用识别标准深入论述，最后总结出与我国实践紧密切合的识别标准。并且，我国《海商法》已施行多年，其中许多条款也已经时过境迁，无法满足现实需求。因此，在《鹿特丹规则》颁布后，为我国《海商法》有关承运人识别的条文修改以及海运实践操作的进一步规范提出浅见亦是本文写作的出发点。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库