

国际海上货物运输承运人的识别

张文广

【摘要】 承运人的识别,是一个世界性的难题。国际海运公约给承运人下了定义,但没有完全解决承运人的识别问题。大陆法系和英美法系国家,在解决承运人识别问题上的做法大相径庭。在不能形成统一解决方案的情形下,承运人识别问题只能留待国内法解决。中国需要完善《海商法》的规定,通过国内法,解决承运人识别问题。

【关键词】 海上货物运输 承运人 识别 国际公约

【中图分类号】 D996.19 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1000-2952(2013)06-0079-05

引言

承运人的识别,关系到海上货物运输索赔对象的确定。在利用自有运力或光船租赁的船舶从事运输时,不存在承运人识别难的问题。此时,船舶所有人或光船承租人即是承运人。然而,航运企业的运营模式复杂多变,航次租船和定期租船是常见现象。许多航运公司,其租入运力的比例甚至超过自有运力的比例。在利用租赁船舶从事经营活动时,船舶所有人负责船舶的日常管理,船舶承租人负责船舶的商业运营。船长是船舶所有人的受雇人,但同时又是承运人的法定代理人,承运人的识别变得复杂起来。提单的签发不但没有解决承运人的识别问题,还在一定程度上加大了承运人识别的难度。

在“万宝集团广州菲达电器厂诉美国总统轮船公司”案中,最高人民法院根据我国《海商法》第269条的规定,确认了提单首要条款的效力,依据美国1936年《海上货物运输法》和美国1916年《联邦提单法》对案件进行了改判。我国不是判例法国家。但是,最高人民法院的判决对各级法院具有重要的指导作用。实践中,提单首要条款载明适用某个海运公约或某个国家海上货物运输法的情形并不少见。承运人的识别,不仅需要我国《海商法》的规定,也需要考虑国际公约和

其他国家法律关于承运人识别的规定。

一、承运人识别的立法模式

当前,生效的国际海上货物运输公约有三个:1924年《统一提单若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》)、1968年《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》(简称《维斯比规则》)和1978年《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)。在这三个公约中,《维斯比规则》和《海牙规则》一起,构成了航运规则的“海牙体系”,得到了国际航运界、贸易界的广泛采纳。《汉堡规则》的出台,打破了“海牙体系”一统天下的格局。此外,还有一些国家,例如中国和北欧四国,本身并未加入上述任何一个公约,但在制订其海上货物运输法时参照和借鉴了三个公约的部分内容,这种“混合体制”进一步加剧了国际海运规则的“碎片化”。规则的不统一给国际贸易带来诸多不便,影响了货物的流动,增加了交易的成本。在这样的背景下,国际海事委员会(CMI)和联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)决定推动制定一个新的国际海运公约来取代原有的三个海运公约,从而达到重新统一国际海上货物运输规则的目的。2008年12月11日,联合国大会通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(简称《鹿特丹规则》)。迄今为止,仅有两个国家批准了《鹿特丹

规则》，离公约生效的条件（20个国家批准）尚有很长的路要走。

海运是一个全球性行业。各主要国家在制定其海上货物运输法或提单法时，均参照了某个或某几个海运公约。一般而言，承运人识别的立法模式有以下三种：

（一）开放式

《海牙规则》第1条规定，“承运人”包括与托运人订立运输合同的船舶所有人或租船人。《维斯比规则》没有对《海牙规则》的承运人定义做出修改。对于这一定义，中外学者的观点并不一致。

《海牙规则》和《维斯比规则》的这种模糊规定，部分解决了承运人的识别问题，但同时也给实践中如何确定承运人带来了许多困惑。例如，在光船租赁情形下，要求船舶所有人担负承运人责任，显然有失公平。再如，在定期租船情形下，通常是船舶承租人与货主订立运输合同，船长签发提单，承运人是船舶所有人还是船舶承租人？

（二）契约式

《汉堡规则》第1条第1款规定，“承运人”是指由其本人或以其名义与托运人缔结海上货物运输合同的任何人。这个定义显然比《海牙规则》所规定的范围更广。除了船舶所有人、船舶承租人外，货运代理人也包含在承运人的定义之中。

我国《海商法》第42条第1款规定，“承运人”是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。从措辞上看，我国《海商法》与《汉堡规则》在承运人定义方面并无实质不同。

《汉堡规则》和我国《海商法》试图通过海上货物运输合同来解决承运人识别问题。但是，航运实践复杂且不规范，在一些情形下，没有正式的运输合同，也不签发提单。仅凭运输合同，无法完全解决承运人识别问题。

（三）“契约+推定”式

《鹿特丹规则》第1条第5款规定，“承运人”是指与托运人订立运输合同的人。除了定义之外，与承运人识别有关的条款有：承运人的签单义务（第35条）、承运人的指明（第36条）、承运人的识别（第37条）和承运人的签名（第38条）。

二、承运人识别的标准

承运人的定义无疑是识别承运人的最基本依据。然而，仅凭定义，并不能解决承运人的识别问题。实践中，往往需要结合以下因素，解决承运人识别难的问题：

80

（一）提单上的签名

提单上的签名是识别承运人的关键。实践中，提单往往由载货船舶的船长、承租人或承租人的代理人签发。关于船长签名的法律效力，两大法系的规定有所不同。普通法系国家往往采取“船东提单制度”，船长有权代表船舶所有人签发提单。大陆法系国家通常采用“承运人提单制度”，船长的签名约束船舶承租人。我国《海商法》第72条规定，“提单可以由承运人授权的人签发。提单由载货船舶的船长签发的，视为代表承运人签发”。可见，我国采取的是“承运人提单制度”。

识别承运人最可靠的途径就是看提单以谁的名义签发。如果是代表船舶所有人签发，则不论提单是由船长、承租人还是承租人的代理人签发，船舶所有人应被视为承运人。反之，如果提单是以承租人的名义签发，则不论谁签发了提单，承租人是承运人。^①如果在签发提单的时候，签发人只签了船长或代理人的名称而没有表示是以谁的名义签发，普通法系国家往往把船东视为承运人，大陆法系国家则往往把承租人视为承运人。^②

（二）提单的抬头

根据我国《海商法》第73条的规定，提单上应当载明承运人的名称和主营业所，承运人或者其代表的签字。《汉堡规则》、《跟单信用证统一惯例（UCP600）》、德国、法国、意大利和日本的相关法律中也有类似的规定。^③

一般情形下，承运人的名称应当在提单的抬头显示。但是，在租船运输情形下，提单可能依据船舶所有人提供的格式签发，也可能依据承租人提供的格式签发，问题转化为第三人能否合理信赖提单抬头的记载。

为了保障提单的流通，我国《海商法》第77条规定，“承运人向善意受让提单的包括收货人在内的第三人提出的与提单所载状况不同的证据，不予承认”。据此，提单在善意第三人手中，成为提单记载事项的最终证据，任何与之相反的证据都将不被法院采纳。其实，这种做法并非我国独创。普通法系国家禁止承租人反言，不允许承租人否认提单记载的准确性；大陆法系国家保护善意第三人利益制度也能取得类似的效果。

① 司玉琢：《海商法专论》，中国人民大学出版社2007年版，第197页。
② Caslav Rejovic: The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law, 31 J. Mar. L. & Com. 385 2000.
③ William Tetley: Marine Cargo Claims, 4th Edition, ch10.

（三）船名

租船合同下签发的提单经常不包含承运人的名称。在提单没有载明承运人名称的情形下，关于船名的记载就变得重要起来。我国《海商法》第73条规定的提单内容事项中，包括了船舶名称。实践中，在无法通过运输合同和提单的记载识别承运人的情形下，法院往往赋予提单持有人起诉船舶登记所有人的权利。^①

（四）“承运人识别”条款或“光船租赁”条款

这两种条款通常记载于提单的背面。“承运人识别”条款一般规定，船舶所有人是承运人并承担运输合同下的所有义务与责任。“光船租赁条款”一般规定，承运人只是真正的原船东，而不是班轮公司。“承运人识别”条款和“光船租赁”条款在一定程度上免除了承租人的责任，可能会因违反我国《海商法》第44条的规定而被法院认定为无效。

（五）连带责任

我国《海商法》借鉴了《汉堡规则》的规定，在第42条中分别定义了“承运人”和“实际承运人”，并在第63条规定了二者之间的关系，“承运人与实际承运人都负有赔偿责任的，应当在此项责任范围内负连带责任”。一些国家在其国内法或判例中规定，允许多个承运人并存，船舶所有人和承租人承担连带责任，其实际效果与我国并无实质不同。判决船舶所有人和承租人承担连带责任的理论依据是：租船运输是一项共同经营活动。船舶所有人负责船舶的航行事项，船舶承租人负责船舶的商业运营，二者共同承担承运人的责任。^②

三、域外承运人识别标准的适用

（一）运输合同是承运人识别的基础，但并非唯一标准

承运人和托运人是运输合同的当事人。依据运输合同确定承运人，是世界各国的通行做法。然而，考虑到海运商业方式的复杂性，这种做法并非一成不变。在“Bank of Kentucky v. Adams Express Co.”案^③中，美国最高法院认为，承运人身份的确定取决于他们的商业本质，而不是取决于他们在合同中（由谁承担责任）的规定。这个案例尽管不是一个海事案例，但在美国审判实践中仍具有深刻的影响。

（二）提单上签名的效力，取决于具体情形

英国法下，一般将船东视为承运人。^④船长是船舶所有人的雇员，船长有权代表船舶所有人订立海上货物运输合同。实践中，英国法院往往认为，谁是承运人，是一个事实问题，需根据运输单证和每个案件的具体情况

况进行判断。因此，船长代表船舶所有人签发提单这一原则并不是一成不变的。在承租人以自己的名义签发提单并且表达了愿意作为承运人的意图时，承运人也可以是承租人。^⑤

美国法与英国法存在着以下的不同：（1）英国法下，船舶承租人代表船长签发的提单往往可以约束船舶所有人，除非船舶所有人能够证明，承租人没有获得签发提单的授权；美国法则要求，承租人必须实际获得船舶所有人或船长的实际授权。索赔人可以通过船舶所有人的交易历史、其与承租人的协议安排、租约的条款等来证明船舶所有人实际上授权承租人签发提单。（2）对于租船合同中的雇佣条款，美国法院与英国法院的态度不同。美国法院认为，此类条款意味着船长是作为船舶承租人的代理人签发提单，而不是作为船舶所有人的代理人签发提单。在这种情形下，船长的签字只能约束船舶承租人。^⑥

（三）提单记载的效力不同

1. 提单正面记载的效力优于提单背面的记载

在“The Hector”案^⑦中，提单由代理人代表船长签发，提单背面的“承运人识别”条款指明船舶所有人是承运人，但提单正面记载的承运人是承租人。针对这种情形，法院认为，提单正面关于承运人记载的效力优于提单背面“承运人识别”条款的效力。

2. 提单抬头记载的人，往往被判定为承运人

法国法下，在判定谁是承运人方面，除了依赖于提单上的签字外，法院对提单的抬头也非常重视。出于保护善意第三人的目的，法院一般认为，提单抬头记载的人是承运人。至于这个人是承运人还是实际承运人，则在所不问。

意大利法下，与托运人订立海上运输合同的船舶承租人是承运人。在租船运输中，船舶所有人只负责船舶的驾驶，货物运输则由船舶承租人负责。一般而言，第三人不能起诉船舶所有人，除非提单上记载船舶所有人

① Caslav Rejovic; The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law. 31 J. Mar. L. & Com. 385 2000.

② William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th Edition, ch10.

③ 93 U. S. 174 (1876) .

④ John Wilson, Carriage of Goods by Sea, 7th Edition, Longman, 2010; pp. 244-247.

⑤ 杨良宜：《提单及其他付运单证（修订版）》，中国政法大学出版社2007年版，第136页。

⑥ Caslav Rejovic; The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law, 31 J. Mar. L. & Com. 385 2000.

⑦ [1998] 2 Lloyd's Rep. 287.

是承运人。因此，船舶所有人和船舶承租人都有可能是承运人，最终的确定标准是提单的记载。^①

与法国的做法相似，意大利法对提单的抬头也非常重视。意大利《航海法》第460条1(a)规定，提单应该载明承运人的名称或住所。实践中，提单抬头记载的人，往往被判定为承运人。但是，作此判决有一个前提，即提单记载的承运人不能与实际签字的承运人不同。

(四) 对待“承运人识别”条款和“光船租赁”条款效力的态度不同

1. 承认“承运人识别”条款和“光船租赁”条款的效力

对于提单中“承运人识别”条款的效力，英国法院往往予以认可。法院认为，这种条款的目的是明确船舶所有人是承运人，从而减少承运人识别的不确定性。但是，在“承运人识别”条款中明确表示船舶承租人是承运人的情形下，条款的效力如何，英国法院的态度则仍不明朗。^② 在“The Berkshire”案^③中，英国法院承认了“光船租赁”条款的效力，判定提单所证明的运输合同的当事人是船舶所有人和托运人。由于此案原告没有起诉承租人，法官没有回答承租人在履行运输合同义务的前提下是否也是承运人的问题。

2. “承运人识别”条款和“光船租赁”条款的效力待定

“光船租赁”条款和“承运人识别”条款的效力在美国仍存在争议。在美国，各个巡回法院关于承运人识别的态度很不一致。^④

加拿大法院之间在“承运人识别”条款的效力问题上存在分歧。一些法院认为“承运人识别”因违反加拿大的公共政策而无效，一些法院则承认了“承运人识别”条款的效力。

3. “承运人识别”条款和“光船租赁”条款的效力取决于援引方

法国的做法较为独特。“承运人识别”条款或“光船租赁”条款是否有效，取决于援引该条款是承租人还是收货人。当承租人援引“承运人识别”条款或“光船租赁”条款来拒绝或逃避其本人的责任时，法国法院一般不承认这些条款的效力。当收货人援引该条款时，法院则承认这些条款的效力。

在其他国家的司法实践中，意大利法院不认可“承运人识别”条款的效力。^⑤ 当提单抬头载有承租人名称时，德国法院往往判定“承运人识别”条款无效。

(五) 船舶所有人是否与承租人承担连带责任的效力未定

在“Pacific Employers Insurance Co. v. M/T Iver

Champion”案^⑥中，美国法院认为，船舶、船舶所有人、定期租船人、航次租船人和签发提单的人共同作为承运人。

英国法下，船舶所有人与承租人是否承担连带责任，仍然没有定论。

加拿大法院在一些案件中认为船舶所有人和承租人在经营一项共同的事业，从而判定船舶所有人和承租人都是承运人并承担连带责任。^⑦

(六) 在无法确定承运人的情形下，船舶所有人往往被推定为承运人

美国法下，船舶所有人承担承运人责任的情形主要有：船东实际占有和控制船舶；提单由船东签发或代表船东签发并有事实上之授权；因为对物诉讼而承担承运人责任；被视为共同承运人。^⑧ 在“Hale Container Line, Inc. v. Houston Sea Packing Co., Inc.”案^⑨中，美国法院认为，在以下三种情况下，船舶是《海上货物运输法》下的承运人：(1) 船舶运输并卸载了货物；(2) 提单由船长签发；(3) 不存在免除船舶和船舶所有人责任的合同关系。

美国法还有一个独特之处，在货物装上船舶之后，法律推定承运船舶批准了提单条款。这意味着，尽管其他人可能被判定负有承运人责任，通过法律推定，船舶所有人也间接地成为运输合同的责任人。^⑩

法国法下，在提单没有记载承运人名称的情形下，法院往往推定船舶的登记所有人是承运人。

四、我国《海商法》承运人识别制度的完善

尽管国际海上货物运输公约给承运人下了定义，但

① Caslav Rejovic; The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law, 31 J. Mar. L. & Com. 385 2000.

② Caslav Rejovic; The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law, 31 J. Mar. L. & Com. 385 2000.

③ [1974] 1 Lloyd's Rep. 185.

④ William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th Edition, ch10.

⑤ William Tetley; Marine Cargo Claims, 4th Edition, ch10.

⑥ 1996 AMC 2535.

⑦ William Tetley, Marine Cargo Claims, 4th Edition, ch10.

⑧ 王秋雯：《船东可反驳的推定责任：〈鹿特丹规则〉承运人识别推定制度之考察》，《中国海商法年刊》2011年第4期。

⑨ 137 F. 3d 1455.

⑩ Caslav Rejovic; The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law, 31 J. Mar. L. & Com. 385 2000.

承运人识别标准的统一仍遥遥无期。导致这种局面出现的原因之一就是，在公约出台以前，各国法律之间就存在着巨大的差异。由于各国不能达成一致意见，公约也就无法给承运人下一个精确的定义，承运人的识别只能交给各国国内法解决。

仔细比较各国的实践，我们发现，在某种程度上，美国法更接近法国法而不是英国法，德国法更接近美国法而不是法国法。一般而言，普通法系国家更关注是谁提供了运输服务，大陆法系国家更关心由谁订立了运输合同。这种差别根源在于不同国家对定期租船性质的认识不尽相同。普通法系国家往往认为，定期租船下海上货物运输合同是货物运输合同，船舶所有人是承运人。大陆法系国家则区分了租船运输与货物运输，并把定期租船下海上货物运输合同归类为租船运输。租船运营下订立的运输合同，由于船舶所有人不是运输合同的当事人，船舶承租人是承运人。

在考察国际海运公约的规定与主要国家的司法实践后，笔者认为，在承运人识别标准上，国际统一难以实现。借鉴域外成功经验，通过国内法的完善来解决承运人识别难题才是我国的明智之选。具体而言：

（一）增加《海商法》第四章强制适用地理范围的规定

我国采取的是“承运人提单制度”，提单签发人和承运人视为同一人。《海商法》关于承运人和实际承运人的规定基本与《汉堡规则》一致，这在一定程度上减轻了租船合同下承运人识别的困难。遗憾的是，虽然我国《海商法》第四章的规定是强制性，但并没有规定一个强制适用的地理范围。其后果就是当事人可以通过合同约定规避我国《海商法》的适用。^①就我国而言，要解决承运人识别问题，首先需要的是增加《海商法》强制适用的地理范围。笔者建议，在我国《海商法》第4章第1节“一般规定”中增加1条：“本章规定适用于所有进出中国港口的国际海上货物运输合同。”在《海商法》修

改前，由最高人民法院通过司法解释的方式予以规定。

（二）明确承运人识别标准的效力及位次

我国《海商法》试图通过第44条（“承运人”和“实际承运人”的定义）、第63条（“承运人”和“实际承运人”的连带责任）、第72条（“承运人提单制度”）、第73条（提单的内容）、第77条（提单的证明效力）等几个条款来解决承运人识别问题。但是，对于识别标准之间的效力及位次方面，我国法律并没有明确的规定。

笔者认为，定义是识别承运人最重要的标准。在签发提单的情形下，在承运人与托运人之间，提单是运输合同的证明，承运人的识别依据运输合同；当善意第三人持有提单时，提单成为承运人识别的最重要依据。此时，提单签名的效力优于提单抬头的记载，提单正面记载的效力优于提单背面条款的效力。

（三）司法实践中借鉴域外的成功经验

出于保护善意第三人利益的考虑，在“承运人识别”条款和“光船租赁”条款的效力问题上，我国可考虑借鉴法国和美国的做法，即当承租人主张适用此类条款时应判其无效，而当收货人援引该条款时，应判有效。至于承运人推定制度，其可能引发的比解决的问题还多，在《鹿特丹规则》得到国际社会普遍采纳之前，我国不应引入此项制度。但是，在司法实践中，我国可借鉴德国、法国和美国的做法，在无法通过运输合同和提单识别承运人的前提下，推定船舶所有人为承运人。

本文作者：清华大学法学院博士后研究人员，中国社会科学院国际法研究所助理研究员
责任编辑：赵俊

^① 郭瑜：《海商法的精神——中国的实践和理论》，北京大学出版社2005年版，第18页。

The Identity of Carrier Under the International Carriage of Goods by Sea

Zhang Wenguang

Abstract: The identity of carrier is a difficult issue around the world. International conventions on the carriage of goods by sea provide definitions of carrier. However, the definitions do not solve the issue completely, and the conventions leave the unsolved issues to the otherwise applicable laws. Different countries have different practices to tackle this issue. Given the facts that no uniform solution will be accepted by the international community, China has to amend its maritime law to tackle this issue.

Key words: carriage of goods by sea; carrier; identity; international conventions