

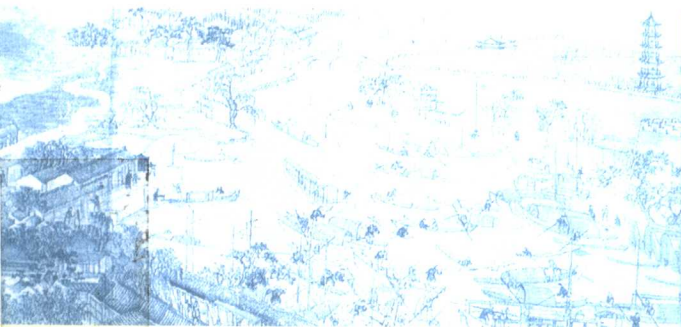


中国民商法专题研究丛书

梁慧星 主编

国际海运承运人 责任制度研究

李章军 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

C

中国民商法专题研究丛书

梁慧星 主编

D996.19

11

2006

国际海运承运人 责任制度研究

李章军 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA

图书在版编目(CIP)数据

国际海运承运人责任制度研究/李章军著. —北京:法律出版社,2006.9

(中国民商法专题研究丛书)

ISBN 7-5036-6624-2

I. 国… II. 李… III. 海上运输:国际运输—海商法—研究—中国

IV. D922.294.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2006)第103729号

© 法律出版社·中国

**中国民商法专题
研究丛书**

**国际海运承运人
责任制度研究**

李章军 著

责任编辑 刘文科
装帧设计 乔智炜

开本 A5

版本 2006年9月第1版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 北京民族印刷厂

印张 13.125 字数 337千

印次 2006年9月第1次印刷

编辑统筹 法学学术出版分社

经销 新华书店

责任印制 陶松

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里7号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

苏州公司/0512-65193110

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 7-5036-6624-2/D·6341

定价:29.00元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

《中国民商法专题研究丛书》总序

我于1988年起担任中国社会科学院法学研究所民法研究室主任,开始考虑学术发展和人才培养问题。时值90年代初,中国内地遭遇学术著作出版难,尤其未成名的年轻学者的学术著作出版更难。遂仿照王泽鉴先生担任台湾大学法律学系主任时编辑出版《台大法学丛书》的办法,编辑出版《中国民商法专题研究丛书》。预计用二十年间,出版100部民商法专题研究著作。

其编辑宗旨是,从中国改革开放和发展现代化的市场经济的实际出发,广泛参考发达国家和地区民商事立法的成功经验和最新判例学说,深入研究民商法的基本理论和实践中的重大法律问题,为中国民商事立法的现代化和民商事审判实务的科学化提供科学的法理基础,提升民商法理论水平,推出民商法理论研究人才,使中国民商法理论研究尽快赶上发达国家和地区的水平。

著作之入选丛书,不论作者职称、地位、亲疏,以学术性为惟一考量。不约稿、不组稿、不需推荐,

概由作者自荐。欢迎自荐博士学位论文。丛书虽以“民商法专题研究”为名,其入选著作并不以民商法学为限。涵盖民法、商法、民事诉讼法、仲裁法、经济法、环境法、国际私法、国际经济法、民商事国际公约惯例等领域,而与广义之“私法学”概念相若。

自1994年推出第一部著作始,迄今已有十余年了,已出版著作50部。出版社方面注意到本套丛书在国内外已产生良好影响和社会效益,决定自第51部著作始,重新设计、增大开本、改变装帧、更加精编精印。特补述丛书编辑缘起及宗旨,作为总序。

梁慧星

于北京城南清芷园

2005年12月8日

序

战后,国际贸易和国际航运业蓬勃发展。国际海运是国际贸易中最重要运输方式,其国际贸易、国际金融、保险业中的重要地位显而易见。

进入新世纪新阶段,世界多极化和经济全球化趋势在曲折中发展,科技进步日新月异,综合国力竞争日趋激烈,我国改革发展处在关键时期。经济全球化时代的到来,推动着世界格局的变化,必将促进资本在各国之间的加速流动。经过“入世”后的过渡期,我国将以更加积极的姿态推进全方位、多层次、宽领域的对外开放。

中国是世界航运大国,拥有 18,700 公里的大陆海岸线和 14,000 公里的岛屿海岸线。目前我国大陆有港口 1460 个,其中万吨以上深水泊位 835 个,对外开放港口一百三十多个,国际海运船队三千七百万载重吨,位居世界第五位,港口集装箱吞吐量连续 12 年保持 25% 以上增长速度,承载着国际贸易中 80% 的运输量,航运业在国民经济、对外贸易、促进经济可持续发展、加强国防力量等方面具

有极其重要和不可替代的作用。改革开放以来,我国航运业快速发展。航运业对促进国民经济增长和对外贸易发展作出了很大的贡献,在我国的外贸运输中占据支配地位。近年来我国的对外贸易呈逐年上升的趋势,随之发生的货损索赔也同步增加。人们利用法律武器维护自身利益的意识日益增强,对承运人责任制度的研究也越来越迫切。

法律从其内容上说就是对权利义务的确定,从一定意义上也可以说是对责任的分配。海运承运人的责任制度是指承运人在海上货物运输合同下所承担的特殊合同义务及违反该合同义务应承担的赔偿责任。它平衡协调着船货双方权利义务关系,涉及海上货运当事人的根本利益,因此,在各国海商立法中,承运人责任制度始终处于核心地位。研究承运人责任制度,一方面可以使我国的承运人更加注意如何规避风险,另一方面也能使承运人与货主在一个相对比较公平的环境中进行交易,并公平地承担风险。毕竟,货主与承运人都是通过货物运输而盈利的,如果风险要求其中的任何一方来承担那都是不公平的。只有在一个对双方都公平的环境下,才有可能真正实现我国对外贸易与国际航运的双赢。

海运承运人责任制度是我国《海商法》的重要组成部分,该部分的诸多规定从我国的航海和贸易的实际情况出发,结合国际海事立法的趋势,吸收了《海牙规则》、《维斯比规则》和《汉堡规则》的合理部分,形成了较为合理的风险分担制度,但多年的司法实践表明,承运人责任方面也是产生纠纷最多、争议最大的一个问题,《海商法》关于承运人责任的规定并非尽善尽美,仍然存在某些不足,有待进一步修改完善。

同时,当今世界国际海上运输法律处于很不统一的状态,同时存在《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》三个主要的生效的国际公约,这种局面不利于国际航运和国际贸易的发展。世界各国都有着统一国际海上运输法律的愿望。要实现这个目标,根本的途径是借助于国际公约,为此,国际社会付出了很大的努力。受联合国国际贸易法委员会委托,国际海事委员会(CMI)起草了新的国际海上货物运输统一法建议稿

草案,经各成员方多次讨论,已就有关国际海运承运人责任问题逐步达成共识,并于2005年11月发布了最新文本。在2月刚刚结束的2006年CMI年会上,各国代表也就此问题进行了磋商,国际统一海运法律制度的整合正在积极酝酿之中。

由此可见,无论是在我国的《海商法》中,还是在国际海商法学界的理论探讨中,海运承运人的责任都有许多值得商榷之处。尤其是在目前国际海事立法日趋活跃,我国《海商法》的修订已经提上议事日程的今天,对国际海运承运人责任制度进行全面的审视,对该制度的国际统一化前景作出分析和预测是非常具有现实意义的。

李章军此书正是在其博士论文基础上修改而成的。

本书作者利用工作的有利条件,收集整理了大量关于承运人责任制度方面的案例。在本书中,无论是描述其他学者的观点,还是提出作者自己的观点,均附有不同时期、不同级别、不同地域的法院作出的相关判决,并且对其进行分析整理,归纳出相关法律发展的基本线索和脉络。本书既注重分析整理现行法律关于承运人责任制度的各个方面的规定及其实际运作情况,又依据国际海运业发展的实际阶段,借鉴其他国家和地区关于承运人责任制度的规定,最终根据中国自身的实际情况和国家利益的考虑,对各项制度的修改提出了自己的建议。

众所周知,国际统一立法的过程无疑是一场各个利益集团的博弈,老子云:“知人者智,自知者明。”只有充分了解了国际统一化进程中各国、各机构的立场,才能在未来的国际公约的缔结过程中发挥自己的积极作用,提出最大限度保护我国的利益同时又能被各方所接受的立法方案。纵观全书,作者对海运承运人责任制度中各种常见的和特殊的问题进行了较深入的剖析和评价,探索了海运承运人责任制度的国际统一化的前景,对修订我国《海商法》提出了合理建议,是较具有特色和新意的。

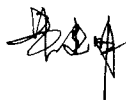
对国际海运承运人责任制度的研究将是一个长期的课题,是一项意义重大、复杂烦琐的系统工程,李章军在这方面的研究成果只是一家之言,但是,从为将来的国际统一立法活动和我国《海商法》修改提供思想

材料的角度看,他的工作是有价值、令人欣喜的。

当然,由于海事司法领域的许多问题具有不确定性,作者的认识水平也有限,论文中的不足之处在所难免。作为他的博士生导师,我希望该书的出版能成为他将来一系列研究活动的新的起点。

是为序。

最高人民法院



2006年5月29日

目 录

导论 / 1

第一章 国际海运承运人责任制度概述 / 7

第一节 关于承运人责任原则 / 7

一、承运人责任归责原则的历史演变 / 8

二、相关国际公约的规定 / 13

三、各国关于承运人责任原则规定的比较分析 / 16

第二节 我国承运人责任制度的规定及其法律特征 / 21

一、我国关于承运人责任制度的相关规定 / 21

二、承运人责任的主要法律特征 / 22

第三节 关于承运人责任制度的价值分析 / 26

一、承运人责任制度的法律价值分析 / 26

二、承运人责任制度的实践价值分析 / 28

第二章 国际海运承运人责任制度基本问题研究 / 30

第一节 关于承运人责任主体的研究 / 30

一、关于承运人与实际承运人的差别问题 / 31

二、关于承运人的识别问题 / 40

第二节 关于承运人法定义务 / 54

一、承运人的适航义务 (seaworthy) / 55

二、承运人的管货义务及司法实践 / 60

三、承运人的直航义务及司法实践 / 64

四、承运人如实签发提单的义务 / 76

第三节 承运人责任期间 / 79

一、对承运人责任期间的法理分析 / 79

二、有关国际公约中承运人“责任期间”的含义与功能 / 80

三、我国《海商法》关于承运人责任期间的规定 / 83

第四节 承运人责任范围与责任限制 / 85

一、关于承运人责任范围 / 86

二、关于承运人责任限制 / 94

第五节 关于承运人免责问题分析 / 102

一、关于承运人一般免责事项 / 102

二、承运人因火灾所生免责分析 / 107

三、CMI《国际海上货物运输统一法草案》关于承运人免责的规定评析 / 116

第三章 国际海运承运人责任制度特殊问题研究 / 121

第一节 无船承运人法律责任问题研究 / 121

一、无船承运人的法律渊源 / 122

二、无船承运人与货运代理人的识别 / 124

三、无船承运人签发提单的法律问题 / 131

四、关于完善无船承运人法律的建议 / 139

第二节 关于承运人迟延交付的法律问题 / 146

一、关于迟延交付的含义 / 146

二、关于对我国《海商法》迟延交付规定的法律争论 / 147

三、完善我国《海商法》关于迟延交付规定的建议 / 155

第三节 关于无正本提单放货的责任问题 / 162

一、无单放货的由来 / 162

二、无单放货的法律性质 / 168

三、无正本指示提单放货的赔偿责任 / 182

四、无正本记名提单放货的赔偿责任 / 191

五、承运人对无单放货责任的抗辩 / 212

第四节 关于倒签、预借提单的法律责任问题 / 228

一、承运人倒签、预借提单的法律含义 / 228

二、倒签、预借提单的法律性质 / 229

三、倒签、预借提单实务中的法律问题 / 236

第四章 国际货物多式联运承运人责任研究 / 246

第一节 国际货物多式联运承运人责任制度的特殊性 / 247

一、国际货物多式联运主体的特殊性 / 247

二、国际货物多式联运内容的特殊性 / 249

三、国际货物多式联运单证的特殊性 / 249

四、国际货物多式联运经营人责任的特殊性 / 254

第二节 国际货物多式联运承运人责任之比较 / 260

一、各国关于国际货物多式联运的主要规定 / 260

二、1980年《联合国国际货物多式联运公约》规定 / 266

三、1992年《联合国国际贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》相关规定 / 269

第三节 关于我国国际货物多式联运规定中的法律问题 / 272

一、我国多式联运承运人的责任规定介绍 / 272

二、对我国国际货物多式联运承运人责任立法现状的评析 / 277

三、关于我国多式联运经营人责任限制立法的完善 / 278

第四节 国际货物多式联运承运人责任统一化前景分析 / 281

一、国际货物多式联运承运人责任统一化前景初探 / 281

二、《CMI海上货物运输法草案》关于多式联运承运人责任制度统一化的努力 / 283

第五章 国际海运承运人责任争议之解决研究 / 286

第一节 与承运人责任有关的法院管辖权问题 / 287

- 一、关于提单对法院管辖权的规定 / 287
- 二、关于提单法院管辖权条款的有效性问题 / 287
- 三、关于排除提单管辖权条款效力的观点——笔者的观点 / 292

第二节 与承运人责任有关的仲裁条款的效力问题 / 299

- 一、关于提单仲裁条款的效力问题 / 300
- 二、关于租约仲裁条款并入提单的效力 / 307

第三节 与承运人责任相关的协议管辖问题 / 319

- 一、关于协议管辖的一般规定 / 319
- 二、我国《海事诉讼法》实施前对协议管辖的法律规定 / 320
- 三、《海事诉讼法》颁布前对协议管辖问题所存在的不足 / 321
- 四、《海事诉讼法》关于协议管辖的新发展 / 322
- 五、完善承运人责任诉讼协议管辖之思考 / 325

第四节 关于承运人责任的法律适用问题 / 326

- 一、关于管辖权与准据法的关系 / 326
- 二、关于提单背面法律适用条款的效力 / 327
- 三、外国法查明与承运人责任 / 333

第六章 结束语：国际海运承运人责任制度统一化前景展望 / 341

第一节 国际海运承运人责任制度统一化面临的挑战 / 342

- 一、国际海上货物运输法的不统一所带来的问题 / 343
- 二、国际海上货物运输法统一面临的机遇与挑战 / 346

第二节 CMI 关于统一国际海上货物运输法的方案及评价 / 351

- 一、CMI 关于统一国际海上货物运输法的方案 / 351
- 二、《国际海上货物运输统一法草案》内容 / 356
- 三、关于《国际海上货物运输统一法草案》的评价 / 368

第三节 中国在国际海上货物运输法统一化进程中的立场 / 371

- 一、关于《草案》适用范围的立场 / 372
- 二、关于承运人签发提单与契约自由 / 372

三、关于承运人适航义务和直航义务的立场 / 374

四、关于承运人航海过失和火灾免责的意见 / 375

五、关于货物交付的意见 / 375

六、关于迟延交付问题 / 378

七、关于提单管辖权及仲裁条款的效力问题 / 378

参考文献 / 380

一、中文部分 / 380

二、英文部分 / 395

三、英文案例 / 397

后记 / 399

导 论

根据我国《海商法》的定义,海上货物运输合同,是指承运人收取运费,负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。从这个定义看,确定海上货物运输合同本质特征的,是承运人在海上货物运输合同下所承担的特殊合同义务及违反该合同义务应承担的赔偿责任,而这恰恰是承运人的责任制度所研究的内容。承运人责任制度的重要性,也体现在相关立法上。我国《海商法》海上货物运输合同一章中专门规定了“承运人的责任”一节,该章中其他关于运输单证、货物交付等内容的大量规定,也与承运人责任的确定有着直接而密切的关系。而当今世界上关于海上货物运输合同的几个国际公约,如《海牙规则》(Hague Rules)、《维斯比规则》(Hague-Visby Rules)、《汉堡规则》(Hamburg Rules),其目的和主要内容都是为了确定承运人的最低强制责任。再者,在司法实践中,绝大多数案件涉及的都是关于承运人应否承担责任及责任范围的纠纷。而一个国家的海商法规定怎

样的承运人责任制度,和该国海运业的发展及货物贸易商利益的保护有着密切的关系。因此,可以毫不夸张地说,承运人的责任制度是整个海上货物运输法律制度的基础和核心,只要熟练地掌握了承运人的责任制度,就基本上了解和掌握了整个海上货物运输法律制度。

当前,两个相互独立又相互联系的趋势进一步凸显了研究承运人责任制度的现实意义和紧迫性。一是国际海运立法又趋活跃。自1978年《汉堡规则》和1980年《联合国国际货物多式联运公约》(MTC)通过之后,联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)及其他国际组织,都把注意力集中在推进现有国际公约的生效及实施上,20世纪80年代未再制定新的国际公约。到了90年代,在经济全球化浪潮的推动下,国际贸易活动不断扩大,作为国际贸易的重要载体,国际海运业蓬勃发展,国际海事立法也随之活跃起来,一些新的国际公约或民间规则相继出现;尤其是受联合国贸法会委托,国际海事委员会(CMI)起草了新的国际海上货物运输统一法建议稿草案,经各成员方多次讨论,已就有关国际海运承运人责任问题逐步达成共识,并于2005年11月发布了最新文本。^①二是我国《海商法》的修改已提上议事日程。我国《海商法》自1993年7月1日生效十几年来的海事司法实践表明,《海商法》关于国际海运承运人责任问题的规定存在着某些不足,有待进一步完善。自2000年以来,交通部委托大连海事大学、上海海运学院分别起草《海商法》修改意见稿,目前已形成学者意见稿,并已报有关部门审定。

在这样的国际、国内双重立法背景之下,中国的海商法学者面临着双重的任务:首先要准确理解现行《海商法》对承运人责任的规定。《海商法》自1993年实施以来,已经有十几年的法律实践,关于承运人责任

^① 联合国国际贸易法委员会第三工作组(运输法)于2005年11月28日至12月9日在维也纳召开的第十六届会议上向大会提交了公约草案的最新合订本(载于A/CN.9/WG.III/WP.56)。CMI于2006年2月在南非开普敦召开的年会上,及第三工作组于2006年4月在美国纽约召开的第十七届会议上,分别讨论了[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案等议题。

的各个方面的问题,海事法院及其上级法院都积累了相当多的判决。但现在国内关于承运人责任制度的研究,基本上还停留在教科书水平,局限于对《海商法》相关条文进行简单的罗列与编排,没有在结合法院判决的基础上,对承运人责任制度的实际运作状况进行归纳、分析、批评。因此,迫切需要运用各种法律解释方法,结合民法基本原理,对《海商法》规定的承运人责任制度进行深入细致的分析,并结合法院判决,对司法实践中的实际运作状况进行描述并评判其得失。唯有如此,才能对照国际海运和国际贸易发展的新形势,准确地把握现行承运人责任制度中的哪些规定已经不符合社会、经济发展的需要,要进行适当的修改。其次,中国海商法界正在积极参与制定新的国际海上货物运输统一法,中国同时作为一个航运大国和贸易大国,想要在这个国际公约的缔结过程中发挥自己的积极作用,需要中国海商法学者既充分了解发达国家关于承运人责任制度的规定,又要适当地平衡船方和货方的利益,考虑国际民商立法的最新发展方向,以便就承运人责任的各个热点和焦点问题提出自己的能为各个方面所接受的立法方案。同时,这也是顺利修改中国《海商法》,制定一个科学的、完善的承运人责任制度的前提条件。

本文的研究范围仅限于国际海上货物运输,不包括国际海上旅客运输;仅限于国际海上运输,不包括国内沿海及内河运输;仅限于研究公共承运人(public/common carrier),而不包括私人承运人(private carrier);仅限于班轮运输,而不包括散货和油轮运输等。本文研究的主题是我国《海商法》关于国际海上货物运输中承运人的责任问题,同时与其他国家和地区的相关制度进行比较。其中,着重研究国际海运及海事审判实践中常见的、至今分歧依旧的一些热点问题。包括:(1)承运人的识别问题,一旦发生货物毁损,货主应如何列被告,是提单签发人,还是提单抬头的“承运人”,或是船东,抑或船东代理?(2)承运人无单放货问题,承运人未凭正本提单(包括指示提单和记名提单)将货交付给他人,其行为性质如何确定?是否应承担赔偿责任?若需承担责任,责任范围是多