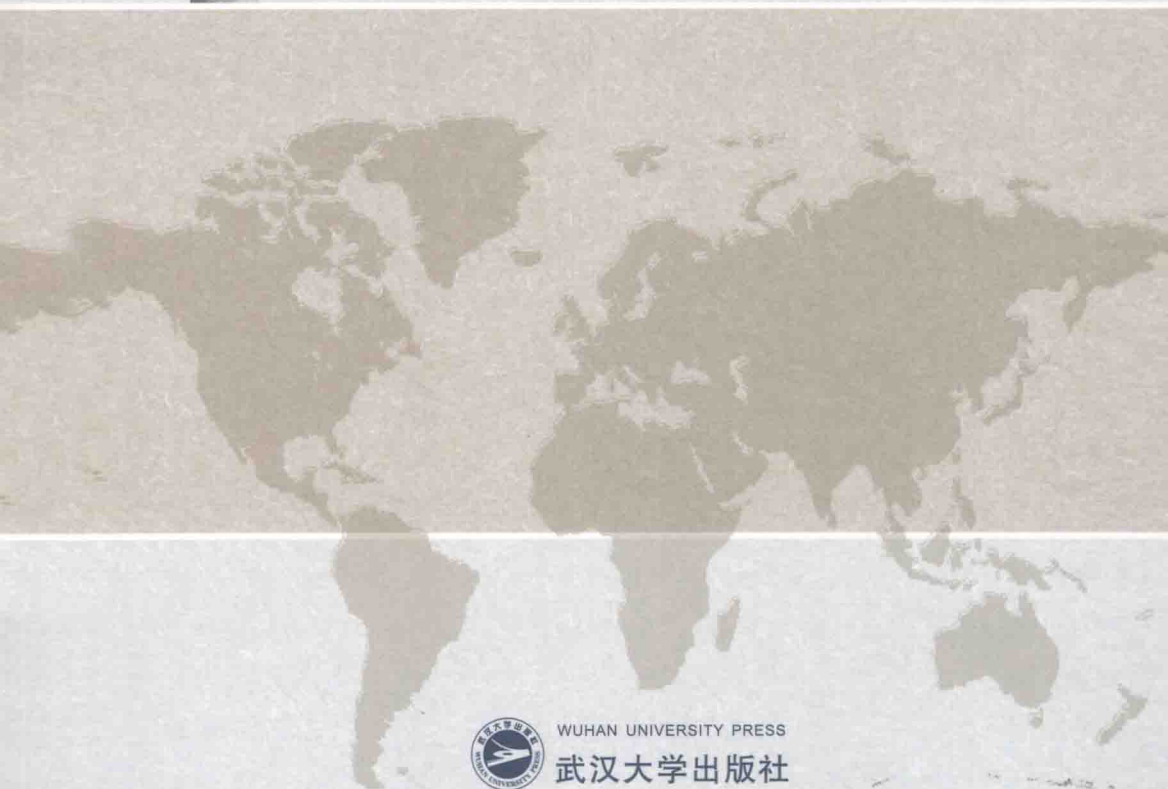


国际法新视野研究丛书

国际海运承运人责任问题 比较法研究

程一航 著



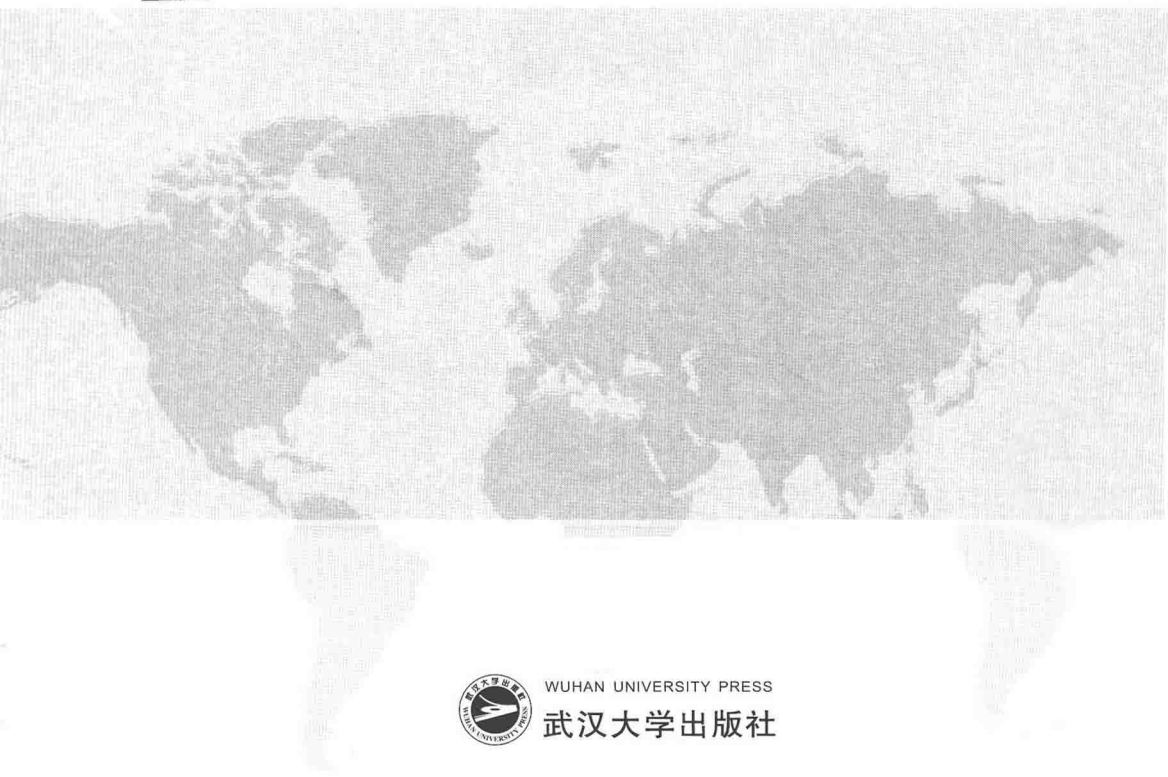
WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

国际法新视野研究丛书

国际海运承运人责任问题 比较法研究

程一航 著



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际海运承运人责任问题比较法研究/程一航著. —武汉: 武汉大学出版社, 2014. 4

国际法新视野研究丛书

ISBN 978-7-307-12710-4

I. 国… II. 程… III. 国际海运—承运人责任—海商法—研究
IV. D996. 19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 002036 号



责任编辑: 胡 荣

责任校对: 鄢春梅

版式设计: 马 佳

出版发行: 武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件: cbs22@whu.edu.cn 网址: www.wdp.com.cn)

印刷: 湖北恒泰印务有限公司

开本: 720 × 1000 1/16 印张: 13.25 字数: 189 千字 插页: 1

版次: 2014 年 4 月第 1 版 2014 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-307-12710-4 定价: 29.00 元

版权所有, 不得翻印; 凡购我社的图书, 如有质量问题, 请与当地图书销售部门联系调换。

序 言

《国际海运承运人责任问题比较法研究》是作者潜心从事海商法研究的成果。国际海上货物运输承运人责任法律制度的发展能够反映国际航运经济、贸易，以及航运科技的发展，而引起承运人责任基础原则的更新。由于货物多式联运包含多种的运输方式，因此发展统一的承运人责任制度，一直是国际社会追求的目标，也是统一国际海上货物航运秩序的核心。作者以承运人责任制度作为中心展开研究，并做了很多有益的尝试和创新研究，值得肯定和鼓励。

海商法是具有很强的国际性特征的国内法，涉及的国际公约、规则很多。本书不囿于法条及基本原理的阐述和解释，主要采用比较研究的方法，结合典型案例，对英国、国际海运公约中承运人责任制度进行对比和分析，全面、系统地研究海运承运人责任内涵以及法律适用性和实际应用，对我国海事司法有重要的理论和现实意义。

本书观点表述准确，引文可信，具有相当的学术价值。本书的研究，为从事国际贸易和海上运输的部门，以及致力于海商法研究的学者们，提供了很好的借鉴和资料。

现代国际海商立法在其发展过程中所呈现的统一化、公法化等趋势，尚需密切关注学术动态；同时，围绕当前我国发展海洋经济，建设海洋强国的目标，对有关问题可作进一步的研究，由衷地希望作者在学术研究的道路上扎实前进，取得更好的成绩。

朱士范

2013年7月于广州

注：朱士范曾任广州海事法院首任院长、广东省高级人民法院常务副院长、广东省人大常委、法制委员会副主任等职。

前 言

如果说海上货物运输法是海商法的核心，那么其中的承运人责任制度可谓是海商法核心之核心。本书所论述的承运人责任，系指国际海上货物运输中公共承运人违反法律规定、合同约定，或者不履行、不完全履行其义务而造成所运输的货物毁损、灭失及其他损失时其所应承担的损害赔偿责任，它是一种特殊的民事责任，受民法和海商法的调整。本书通过论述承运人责任制度的国际发展历程，参照英国海上运输法的相关制度设计，研究我国现行承运人责任制度中存在的问题，并就承运人责任制度有关规定的修改和完善提出立法建议。通过研究，笔者认识到，一种理想的承运人责任制度应由船货双方合理分担海上运输风险，避免和减少货损事故发生，保证航海运输安全并顺利在目的港交付货物，以达到最大限度地寻求船货双方当事人的公平和效益价值的平衡。

本书共分为七章。

第一章为引言。

第二章，海运承运人的责任主体。承运人在海上货物运输中担当重要的、不可缺少的角色，从装货港接受货物、运输管理货物、在卸货港交付货物，每个环节都不能缺失，承运人是自始至终履行整个海上运输合同的唯一的当事人，对于承运人责任制度的研究涉及几乎海上货物运输的全部法律制度，承运人责任主体的研究特显重要。海上货物运输过程错综复杂，所涉及利害关系人众多，单就承运人一方而言，在航运实务中就有承运人、实际承运人、承运人的代理人、受雇人、无船承运人等，种类繁多，性质各异。在货物发生灭失、损坏、迟延时，如果未能确定真正的义务承担主体，则可能产生当事人不适格以及丧失诉权的问题，损害赔偿也就无从谈

起,本章对此逐一厘清。关于承运人识别问题,在考察英国法及国际公约的基础上,结合我国《海商法》进行分析,力图找出承运人识别的共识和规则。

第三章,海运承运人的归责原则,主要涉及严格责任制、不完全过失责任制、完全过失责任制以及混合制四方面内容的比较研究。归责原则是法律归责应遵循的原则,它决定了行为人承担责任的根据和标准。海商法是一个混合的法律体系,它综合了民法法系和普通法系的元素。海商法虽然起源于民法法系传统,但却发展于普通法系和民法法系,这两大法系对它的现代内容都有贡献。同时,由于受两大法系的影响,海商法形成了区别于民法的独特的概念。例如,对海运承运人的归责原则而言,海上货物运输合同与一般民事合同本来就不一样,如我国《海商法》明确规定的是“过失责任制”,即在特殊情况下当事人即使有过失和过错也不承担责任,与民法中违约责任和侵权责任的归责不同。所谓承运人责任基础,是对运输货物发生灭失或损坏的,承运人应承担相应民事责任的一般规范,是将归责原则、免责事项以及责任限制等组成一套在法律层面上追究致害行为人责任的法律体系。承运人责任基础在中国海商法体系中属于中心和基础部分,是国际海上货物运输法律规则中基石和合理内核的部分,也是我国《海商法》中最基本和核心的部分,它决定着船货双方的航运风险分担且同时兼顾公平原则。在民法理论研究领域中,归责原则也是民法学者习惯责任基础的一种替代称谓,但责任基础的外延比归责原则要广泛,况且民法的归责原则也与海商法归责原则完全不同。承运人归责原则只是责任基础的核心部分,不是全部,因为责任基础的内容更加宽泛,不仅包括归责原则,还包括免责事由、责任限制、船舶适航以及迟延交付等相关内容。

第四章,海运承运人责任的限制。在海商法域下,一般都规定承运人享有免责的权利。免责的规定是海上货物运输法的特别规定,即承运人在海上运输中由于其疏忽或过失造成货物的灭失或损坏,而且有关的责任事故发生是属于承运人免责范畴,承运人也将不承担任何责任。退一步来说,即使根据合同约定或法律规定应对

海上运输中的货损货差承担责任，承运人还可以限制赔偿责任，与一般民事责任相反，责任人承担的是有限责任。承运人单位赔偿责任更使承运人对每件运输对象的赔偿保证不超过一定数额，海事赔偿责任限制使船东（承运人）对一次事故引起的总赔偿数额限定在不一定数额之内，本书仅探讨前者的责任。此外，承运人责任期间也存在特殊性，责任的限制合理性植根于对海上货物运输特殊风险的承认和对承运人的特殊保护。本章从责任期间、免责事由及单位责任限制等三个方面对海运承运人责任的限制进行深入探讨。

第五章，海运承运人无单放货的责任。目的港货物交付是货物运输合同下承运人的主要义务，是海上运输合同最终目的，无单放货是海商法学界和实务界讨论和研究最多的热点问题，无单放货经常与买卖合同下的违约行为相互交错，其至少涉及运输合同下的托运人、承运人、收货人三方当事人。笔者认为处理无单放货纠纷时应该谨记提单债权关系与运输合同不同，是一种独立的法律关系，这种关系的主体只能是承运人和提单持有人，而内容完全取决于提单的记载，从而体现英国法下合同的订约自由原则。从这个角度而言，无单放货的性质是违约、侵权、违约和侵权并列、违约与侵权竞合等四种情形，在实践和学界都广泛存在争议。事实上，侵权责任与违约责任，是一个从责任构成、当事人举证责任等诸多方面存在不同的两种民事责任。更重要的是，在国际海上货物运输涉外法律关系中，侵权责任或者违约责任的判断，将对准据法的选择产生直接的影响，从而可能因为适用不同国家或者地区的法律，在法律后果上产生显著的差异。目前，我国已经制定司法解释将无单放货定性为违约与侵权竞合，无单放货的侵权是在履行合同中的侵权，不同于普通的民事侵权。

第六章，海运承运人迟延交付的责任，论述在国际公约下对于迟延交付的沿革以及我国司法实践中承运人延迟交付的冲突和规范。在对英国法、国际公约及我国法律关于迟延交付的比较研究的基础上，反思我国《海商法》对于迟延交付相关规定的缺陷和不足。提出迟延交付属于承运人责任制度范围的新观点。论述从严格责任制到《鹿特丹规则》制定法过程中迟延交付责任认定的演变，

并探讨承运人作为涉及全程运输的船方当事人应承担的责任，归责原则最终决定和影响着重任人迟延交付的责任承担。

第七章，一是检讨我国《海商法》制定时移植法律所带来的不协调和问题；二是对签署和批准参加《鹿特丹规则》的可行性进行科学论证；三是研究建议取消我国双轨制的海运承运人责任模式。在总结上述研究的基础上，在责任主体、责任期间、归责原则、单位赔偿责任限额、无单放货及迟延交付六个方面，对我国《海商法》的相关规定有疏漏的地方进行系统整理和审视并提出初步立法建议。最后，笔者认为，在分析国际公约的利弊及结合我国国情的基础上，应尽快对《海商法》第四章进行修订并予以完善，统一的海上货物运输承运人责任制度将有利于应对全球经济一体化以及“门到门”运输方式的转变所带来的机遇，更好地适应对外贸易和国际航运的发展。

目 录

第一章 引言.....	1
第一节 选题背景及意义.....	1
第二节 研究的目标与方法.....	7
第三节 研究范围	12
第四节 本书的结构安排	15
第二章 海运承运人的责任主体	17
第一节 承运人与实际承运人	19
第二节 承运人的代理人与受雇人	26
第三节 无船承运人	36
第四节 承运人的识别	45
第三章 海运承运人的归责原则	54
第一节 责任基础与归责原则	55
第二节 严格责任制	62
第三节 不完全过失责任制	64
第四节 完全过失责任制	66
第五节 完全过失责任与不完全过失责任混合制	68
第四章 海运承运人责任的限制	72
第一节 责任期间	73
第二节 免责事由	82
第三节 单位赔偿责任限制	88

第五章 海运承运人无单放货的责任	97
第一节 无单放货行为的法律定性	98
第二节 无单放货行为的责任归责	110
第三节 无单放货所致损失的法律救济	134
第六章 海运承运人迟延交付的责任	139
第一节 迟延交付行为的构成要件	139
第二节 迟延交付损失范围的界定	141
第三节 国际公约关于迟延交付的沿革	149
第四节 承运人责任制度的扩展	151
第七章 我国海运承运人责任制度的检讨及立法建议	155
第一节 我国《海商法》法律移植的反思	156
第二节 我国承运人责任制度的统一化	160
第三节 《鹿特丹规则》对我国《海商法》的借鉴	163
第四节 我国海运承运人责任制度的立法建议	166
参考文献	177
后 记	202

第一章 引言

第一节 选题背景及意义

一、选题的背景

运输在世界贸易和经济发展过程中起着重要的纽带作用，而且运输本身一直在持续不断地发展着。在当今国际货物运输领域，集装箱运输、门到门运输、现代物流等均已蓬勃开展，整个运输过程常由传统单一的运输方式，变为几种运输方式的组合。据全球贸易的不完全统计，航海运输完成了贸易总量的 85% 以上的份额。“有效率的大规模的商品运输，乃是商人资本主义求生存和扩展所不可缺少的。”^①

众所周知，迄今为止，国际海上货物运输中有四个关于提单的公约：已经生效普遍被适用的是《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》；极少适用和不适用的是《汉堡规则》；2009 年才通过的《鹿特丹规则》，由于存在较多的争议和消极的抵制，其生效变得遥遥无期。此外国际海事委员会还制定了两个重要的规则，即《海运单统一规则》和《电子提单规则》。但是鉴于各国采纳上述国际公约的态度和形式均有所不同，目前世界上至少存在着六种主要的海上货物运输法律制度，因此国际海上货物运输的法律体系国际统一

^① [美] M. E. 泰格、[美] M. R. 利维著：《法律与资本主义的兴起》，纪琨译，学林出版社 1996 年版，第 94 页。

化的程度并不高,^①而国际上关于海运承运人的责任体系,比较典型的有三种模式:(1)《海牙规则》模式(《海牙-维斯比规则》只是在个别条款上与《海牙规则》有所不同,因此,两者的责任体系基本相同);(2)《汉堡规则》模式;(3)《鹿特丹规则》模式(有学者称之为《海牙规则》与《汉堡规则》的“混合模式”),该模式反映了国际立法的新动向,值得我们给予高度的关注和深入的研究。^②本书试图通过比较法研究的方式,对各国内的立法及国际立法中的优缺点进行归纳和汇总,分析国际公约中承运人责任的最新发展方向,为我国《海商法》的修改与完善提供理论支持,而且承运人责任制度实现国际一体化是十分有意义的研究课题。此外,我国《海商法》主要是移植国际公约而来的,缺乏根本性制度的支持。而且,我国的民事责任制度也不完善,导致理论与现实的脱节。我国《海商法》实施已经20年,在司法实践中也暴露出一些问题,如在用语和概念的选择上,在对国际公约和他国海事立法的移植上,《海商法》与我国现行法律体系存在一些不和谐和不统一。本课题的深入研究对完善我国海事立法和指导我国航运实务和司法实践有着重要的理论价值和现实意义。

第一,海上货物运输的核心是货物的安全位移,即承运人收取运费,将托运人交运的货物由承运人通过自己或者租借的船舶经由海上航线运至目的地交付给收货人的一整套流程。在这个过程中,承运人是合同履行的主体,其权利和义务、责任和免责直接影响到合同几方当事人的利益。海上货物运输中承运人的地位具有基础性和特殊性,承运人是其与托运人形成了海上货物运输合同的契约关

① 如今世界上六种主要的海上货物运输法律制度:(1)有些国家没有采用任何国际规则而置身于公约体系之外;(2)有些国家采用《海牙规则》;(3)有些国家采用《海牙-维斯比规则》;(4)有的国家同时采用《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》;(5)有的国家采用《汉堡规则》;(6)有的国家采用混合制度,即同时并用三个公约中的某些规则,如我国《海商法》第四章的规定,基本上三个公约的有机结合。

② 参见司玉琢、李志文主编:《中国海商法基本理论专题研究》,北京大学出版社2009年版,第303页。

系的其中一方；同时，承运人与提单持有人、收货人、受货人（货方）形成了法定的为第三人利益合同关系中的一方，被国际公约和各国立法赋予了法定的合同关系，因此，承运人在海上货物运输中担当重要的、不可缺少的角色，从装货港接受货物、运输管理货物、在卸货港交付货物，每个环节都不能缺失，承运人是自始至终履行整个海上运输合同的唯一的当事人，对于承运人责任制度的研究涉及海上货物运输的全部法律制度。

第二，选择提单下班轮运输的公共承运人，由于公共承运人责任是导致国际公约强制性的始作俑者，从某种意义上讲，国际货物运输法律源于“公共承运人”这一古老的概念。^①除了极少的例外情况，公共承运人必须承担严格责任。但是，随着契约自由的滥用，美国首先在1893年的《哈特法》中作出了反应，其主要原则随后通过1924年《海牙规则》影响到全世界其他国家，开始了国际公约立法强行规制承运人的责任制度。对提单下运输承运人的法律制度的研究，可以窥见整个海上运输法律的沿革和进化的历史。

第三，选取英国法作为比较的一个参照，是由于早期英国殖民地体系在世界范围的建立，以及英国在世界海上货物运输的霸主地位，英国有关的货物运输的法律，如《1855年提单法》、《1906年英国海上保险法》和《1992年海上货物运输法》等对于国际海上货物运输有着极其重要和深远的影响。目前大多数的航运合同当事人会选择适用英国法律，或约定在伦敦仲裁；英国法院的有关判例或仲裁机构的仲裁结果成为世界其他国家法院判案的重要参考。我国《海商法》、海上保险有关法律的制定等几乎无不是从英国海商海事法律中找到渊源和参照，英国法律对于我国海上货物运输法律的影响之大，没有其他法律可以比拟。

第四，新的国际海上货物运输的公约——《鹿特丹规则》的通过和签署，标志着国际统一海上货物运输法律的努力和方向，承

^① 参见[瑞典]雅恩·拉姆伯格：《国际贸易运输经营人法律与实务》，杨涛译、丁丁、王宁译，中国商务出版社2011年版，第9页。

运人不完全过失责任向完全过失责任的趋势,明显地加重了承运人责任,一方面可以与其他运输方式,如航空、铁路、公路等运输模式的责任基础相统一;另一方面代表着国际立法的发展趋势。深入对这一新规则的研究具有十分重要的现实意义。

第五,我国属于大陆法系传统,四大国际公约中很多规则来自英美法系,如何将这些规则纳入到我国的法律体系中,并使之融为一体,为将来修改《海商法》提供基础研究,也是一个富有极大挑战性的课题。

自罗马法以来,大陆法基本上走上了一条抽象之路,创造了一系列高度概括、可以明确界定其内涵和外延的范畴,并企图在这些范畴的基础上,构建一套体系完整、逻辑严密的法学理论。^① 相对于大陆法,英美法所走的基本上是一条经验之路,不追求创造高度概括的范畴及构建无所不包的逻辑体系;不是从逻辑出发,而是从经验出发,这一特点,对于学习掌握法学理论,认识法律现象的本质,有一定的局限性,但英美法在适应现实生活时比较灵活。我国对海商法的理论研究起步比较晚,借鉴英美法系较多。同其他法律学科相比较,海商法学的研究往往局限于对于法条的注释,深度不够,对于海商法的基本理论问题的系统考量更是缺乏。^② 总体来说,我国的海商法研究基本上还仍然停留在就事论事的阶段和水平上,尚需理论上的总结和指导。^③ 比如,在海商法领域内对于承运人制度的研究课题,需要借助于诸如民商法等相关法的基本理论加以研究,以消除我国现行的海商法研究与整个民商法的体系之间仍

① 参见李锡鹤:《民法原理论稿》,法律出版社2009年版,第634页。

② XIA, C. (2001). *Limitation of Liability for Maritime Claims—A Study of U. S. Law, Chinese Law and International Conventions*, Kluwer Law International, pp. 150-151.

③ 参见张永坚:《法之家庭的游子——我国海商法研究的回归与发展》,载《海商法研究》2001年第2辑,第221页。

然存在的比较明显的隔膜。^① 另外,在我国学术界,海商法和其他民商法学科相比较,算是一个比较年轻的学科,对于《海商法》的研究重实务、轻理论研究方向应当有所改变。同时,我国《合同法》、《担保法》、《物权法》的修改及出台,对于《海商法》的研究也显得落后和迫切。因此,也需要对一些重要的课题进行重新深入的探索和研究。

二、本书的研究意义

第一,由于航海历史的原因,英国的海上货物运输法律一直在世界上处于明显领先的地位。英国是国际社会上公认的海运大国,其海运法律制度一直被认为偏向船东(承运人)一方经济利益。虽然美国的海商法主要渊源于英国的普通法和衡平法,但它被认为主要偏向货方一方的经济利益。因此,在海上货物运输的许多重要的问题上,英国与美国的法律对于海上货物运输承运人的责任规定各异,各有特色,各自代表着船货双方的利益,争议一直不断。由于海上货物运输风险的特殊性以及行业习惯,承运人的责任制度一直是海上货物运输法律中的核心,承运人是否需要承担责任、如何承担责任、承担的责任的多少、承担责任的免除、承担责任的限制与船舶所有人或承运人得到的利益息息相关。

因此,海上货物运输法律中的承运人责任制度是十分重要的研究对象,特别对英国、美国的海商法从普通法到成文法、国际公约

^① 严格地讲,我国在形式上采民商合一制,但实质上是在民商合一和民商分立二制之间选择了折中:即在民法之外不承认有独立的商法(貌似民商合一),但又不是把商法的所有内容统统纳入民法,而只是把商法的一般性问题,如通常属于商法总则之商行为中的运输、仓储、行纪等在民法的合同法中加以规定。凡属于商法的特殊问题,如公司、票据、保险、海商等制定专门的特别法加以规定,这些特别法虽然从属于民法,但又规定民事特别法的适用优先于民事一般法的适用(又似民商分立)。这样就使我国民法在采取民商合一制还是民商分立制的立法形式上走了折中道路,因而形成了我国民法的立法特色之一。参见司玉琢:《海商法专论(第二版)》,中国人民大学出版社2010年版,第6页注释^①。

的发展历史研究是全面学习现代海商海事法律制度的基础和关键。

第二,在国际贸易领域,绝大多数货物是通过提单运输的。很早以来就存在相关的海上运输规则用来规范有关的提单运输。^①迄今为止,在运输法领域中有关提单的国际公约三位并存,即《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》、《汉堡规则》三者并存并相互影响着公约缔约国之间的航运和贸易的发展。与此同时,另有一些国家制定了不同于任何一个国际公约的承运人责任制度的法律。此外,由于集装箱运输的高速发展,国际社会制定了但一直未能生效的《1980年国际多式联运公约》,该多式联运公约为了统一多种运输方式的法律体制,特意在该国际运输公约中规制海运、铁路、公路、航空四种运输方式;但有关的国内法律与该国际公约、法律的规定则存在着很大的差异和立法目的的不同。因此,严格来说,海上货物运输法的国际统一化程度有待进一步深化和加强。

第三,目前对承运人责任基础实行完全过失责任制度是国际上的发展趋势,事实上,对于《鹿特丹规则》的签署和生效还需要一段时间,我国对于是否签署该规则存在一定的争议和分歧。我国派出了由司玉琢教授、胡正良教授等专家组成的中国工作组,积极参与和起草《鹿特丹规则》的部分议案和谈判的工作,并且得到了联合国贸易发展委员会的高度赞扬和赏识。^②新规则从酝酿和起草历时十来年之久,可堪称海上货物运输国际公约出台耗时最长的一部法律。该规则在承运人方面要求确保船舶全程适航,全面取消航海过失免责,提高承运人责任限制,明显加大了承运人的责任。

① 参见焦杰、居伊·勒费佛尔:《〈鹿特丹规则〉中海上货物承运人的责任——法律迷宫?》,载《比较法研究》2011年第4期,第112页。

② 2008年12月11日,众所瞩目的全新国际货物运输公约草案终于在联合国大会中顺利通过了。该公约全名为《国际海上或部分海上货物契约运送公约》(Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)。由于大部分会员国对该公约已有共识,为了加速该公约的生效实施,联合国则决定于2009年9月23日特别选在荷兰鹿特丹召开正式的签署仪式,由于主要海运国家,例如美国相当支持该公约,目前已经有24个签署国。因此,这个新公约被简称为《鹿特丹规则》(The Rotterdam Rules)。

事实上,新规则最终方案的不少内容包括创新性方面并不令人满意,例如批量合同、货物控制权、海运辅助人(或称海运履约方)。此外,我国对于国际公约《鹿特丹规则》的制定主要采用美国《1999年海上货物运输法》作为蓝本进行修修补补的做法一直存在争议。^①目前,在航运领域和司法界都认为新规则中一些全新的法律制度设计和在航运实践中的执行可能会与我国实际情况发生较大冲突,因此对于《鹿特丹规则》的研究更显得迫切。

第二节 研究的目标与方法

一、研究的目标

在理论方面,本书通过比较法研究的方式,对于各国内的立法及国际立法中的优缺点进行归纳和汇总,分析研究国际海上货物运输中关于承运人责任的最新发展方向,为我国是否加入国际公约提供理论参考,推动我国海商法理论体系的完善,探索中国海商法承运人责任发展的方向。实践方面,由于中国对于海上货物运输承运人责任体系基本采用特立独行的方式,迄今未参加上述四个国际公约,我国现行的《海商法》采用承运人的混合责任制度。^②通过比较法的研究,本书力图探索《鹿特丹规则》生效后可能给我国司法实践带来的影响和利弊得失,同时为将来修改我国《海商法》提供建议和理论依据。

^① 参见赵伟:《UNCITRAL 运输法草案中承运人责任制度评价》,载《海大法律评论 2005》,上海社会科学院出版社 2006 年版,第 327 页。

^② 朱曾杰将海商法承运人责任体系论述为混合责任制度。《海商法》第四章由两部分组成:第一部分是责任基础,采纳了《海牙-维斯比规则》的责任基础及其每件责任限制和计算方法;第二部分是有关承运人、托运人、实际承运人、货物、收货人、提单等的定义,以及承运人的延迟交付责任、运费支付、承运人与合法提单持有人包括收货人之间的法律关系等,有关规定主要源自《汉堡规则》及我国的司法实践和国际海运法规的新发展。参见朱曾杰:《朱曾杰文集》,法律出版社 2008 年版,第 116~117 页。