

首都经济贸易大学·法学前沿文库

主 编 喻 中

海上货物运输中港口经营人 法律责任研究

李璐玲 著



中
国
政
法
大
学
出
版
社

014004808


首都经济贸易大学·法学前沿文库
主编 喻中

D922.296.4
20

海上货物运输中港口经营人 法律责任研究



李璐玲
著

 中国政法大学出版社



北航

C1692089

D922.296.4

20

808400110

图书在版编目 (CIP) 数据

海上货物运输中港口经营人法律责任研究 / 李璐玲著. -- 北京: 中国政法大学出版社, 2013. 9

ISBN 978-7-5620-4922-7

I. ①海… II. ①李… III. ①港口法-研究-中国 IV. ①D922.296.4

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第214016号

- 书 名 海上货物运输中港口经营人法律责任研究
HAISHANG HUOWU YUNSHUZHONG GANGKOU JINGYINGREN FALÜ ZEREN YANJIU
- 出版发行 中国政法大学出版社(北京市海淀区西土城路25号)
北京100088 信箱8034分箱 邮政编码100088
邮箱 academic.press@hotmail.com
<http://www.cuplpress.com> (网络实名: 中国政法大学出版社)
(010)58908437(编辑室) 58908285(总编室) 58908334(邮购部)
- 承 印 固安华明印刷厂
- 规 格 720mm×960mm 16开本 11.500印张 188千字
- 版 本 2013年9月第1版 2013年9月第1次印刷
- 书 号 ISBN 978-7-5620-4922-7/D·4882
- 定 价 29.00元

- 声 明
1. 版权所有, 侵权必究。
 2. 如有缺页、倒装问题, 由印刷厂负责退换。

首都经济贸易大学·法学前沿文库

Capital University of Economics and Business library, frontier

主 编 喻 中

文库编委（按姓氏拼音排列）

高桂林 金晓晨 焦志勇 李晓安 米新丽
沈敏荣 王雨本 谢海霞 喻 中 张世君

总序

首都经济贸易大学法学学科始建于1983年。1993年开始招收经济法专业硕士研究生。2006年开始招收民商法专业硕士研究生。2011年获得法学一级学科硕士学位授予权，目前在经济法、民商法、法学理论、国际法、宪法与行政法等二级学科招收硕士研究生。2013年设立交叉学科法律经济学博士点，开始招收法律经济学专业的博士研究生，同时招聘法律经济学、法律社会学等方向的博士后研究人员。经过30年的建设，经过首都经济贸易大学几代法律人的薪火相传，首都经济贸易大学法学学科已经形成了相对完整的人才培养体系。

为了进一步推进首都经济贸易大学法学学科的建设，首都经济贸易大学法学院在中国政法大学出版社的支持下，组织了这套“法学前沿文库”，我们希望以文库的方式，每年推出几本书，持续地、集中地展示首都经济贸易大学法学团队的研究成果。

这套文库既然取名为“法学前沿”，那么，何为“法学前沿”？在一些法学刊物上，常常可以看到“理论前沿”之类的栏目；在一些法学院校的研究生培养方案中，一般都会包含一门叫做“前沿讲座”的课程，这样的学术现象，表达了法学界的一个共同旨趣，那就是对“法学前沿”的期待。正是在这样的期待中，可以发现一个值得探讨的问题：法学界一直都在苦苦期盼的“法学前沿”，到底长着一张什么样的脸孔？

首先，“法学前沿”的实质要件，是对人类文明秩序做出了新的揭示，使人看到文明秩序中尚不为人所知的奥秘。法学不同于文史哲等人文学科的地方就在于：宽泛意义上的法律乃是规矩，有规矩才有方圆，有法律才有井然有序的人类文明社会。如果不能把千差万别、纷繁复杂的人类活动给予分门别类的归类整理，人类创制的法律就难以妥帖地满足有序生活的需要。从这个意义上说，法学研究的实质就在于探寻人类文明秩序。虽然，在任何国家、任何时代，都有一些法律承担着规范人类秩序的功能，但是，已有的法律不

可能时时、处处地回应人类对于秩序的需要。“你不能两次踏进同一条河流”，这句话告诉我们，由于人类生活的流动性、变化性，人类生活秩序总是处于不断变换的过程中，这就需要通过法学家的观察与研究，不断地揭示新的秩序形态，并提炼出这些秩序形态背后的规则——这既是人类生活和谐有序的根本保障，也是法律发展的重要支撑。因此，所谓“法学前沿”，乃是对人类生活中不断涌现的新秩序加以揭示、反映、提炼的产物。

其次，为了揭示新的人类文明秩序，就需要引入新的观察视角、新的研究方法、新的分析技术。这几个方面的“新”，可以概括为“新范式”。一种新的法学研究范式，可以视为“法学前沿”的形式要件。它的意义在于，由于找到了新的研究范式，人们可以洞察到以前被忽略了的侧面、维度，它对于人们认识秩序、认识法律提供了新的通道或路径。依靠新的研究范式，甚至还可能转换人们关于法律的思维方式，并由此看到一个全新的秩序世界与法律世界。可见，法学新范式虽然不能对人类秩序给予直接的反映，但它是发现新秩序的催生剂、助产士。

再次，一种法学理论，如果在既有的理论边界上拓展了新的研究空间，也可以称之为法学前沿。在英文中，前沿（frontier）也有边界的意义。从这个意义上说，“法学前沿”意味着在已有的法学疆域之外，向着未知的世界又走出了一步。在法学史上，这种突破边界的理论活动，常常可以扩张法学研究的世界。譬如，以人的性别为基础展开的法学研究，凸显了男女两性之间的冲突与合作关系，就拓展了法学研究的空间，造就了西方的女性主义法学；以人的种族属性、种族差异为基础而展开的种族批判法学，也为法学研究开拓了新的领地。在当代中国，要拓展法学研究的空间，也存在着多种可能性。

最后，西方法学文献的汉译、本国新近法律现象的评论、新材料及新论证的运用，诸如此类的学术劳作，倘若确实有助于揭示人类生活的新秩序、有助于创造新的研究范式、有助于拓展新的法学空间，也可宽泛地归属于法学理论的前沿。

以上几个方面，既是对“法学前沿”的讨论，其实也表明了本套文库的选稿标准。希望选入文库的每一部作品，都在法学知识的前沿（frontier）地带做出了新的开拓，哪怕是一小步。

喻 中

2013年6月于首都经济贸易大学法学院

序言

初夏的北京有些燥热，而此刻我坐在办公室中却心情舒爽，这份喜悦来自我的博士李璐玲的信息和邀约：她的新书即将出版，请我为之作序。作为她攻读博士学位期间的指导老师，看着学生的成果能够面世，心中的喜悦和欣慰溢于言表。

在港口经营人越来越多地参与到海上货物运输乃至多式联运的背景下，对其法律责任进行研究是一个事关港口经营业和航运业健康有序发展的重要课题。特别是在我国司法实践对港口经营人法律地位认定不清、学界对此也颇有争议的情况下，对此进行研究很有必要。另外，最新的运输法公约《鹿特丹规则》引入了海运履约方制度，这一制度对港口经营人的影响不言而喻。这一新制度本身之得失何在，对港口经营人将产生怎样的利弊影响，我国相关法律应如何借鉴取舍，都是值得探讨的问题。

该书在对港口经营人进行界定后，分两大部分进行研究，即非合同关系和合同关系下港口经营人的法律责任。在非合同关系研究中，既运用历史研究的方法梳理分析了英美判例法、国外立法和国际公约中的相关规则，又基于《鹿特丹规则》下的海运履约方制度和我国既有的规则，以比较的方法揭示了最新海运立法对港口经营人责任的影响。更为重要的是，通过严谨地运用法解释学方法，对非合同关系下我国港口经营人的法律地位做出了清晰有力的阐释。在合同关系研究部分，对港口经营人的责任原则、责任期间、责任限制等几个看似老生常谈却一直泛泛而论的问题，都做了较为细致深入的分析 and 探讨。全书的研究始终没有离开中国问题，始终致力于解决中国问题，为我国未来相关的立法完善和司法实践提出了有益的建议。鉴于此，我想该书虽然选题不大，但将其评价为海商法研究领域一部“小题大做”的好作品应不为过。

在这里除了将该书介绍给学界专家和读者诸君，我也想说点“题外话”。璐玲本科阶段读的是工科专业，硕士阶段转学法律，继而又攻读了法学博士学位，期间表现出了对法学锲而不舍的追求。她踏实严谨的作风、虚心好学的态度，还有不惧困难的精神都给我留下了深刻的印象。希望璐玲在今后的教学和研究工作中仍然保持这些优秀的品格，踏踏实实地前行，一点一滴地积累，相信会有更多更好的成果面世。是为序。

何延中

2013年5月

内容提要

随着港口经营人在海上货物运输乃至多式联运中参与度日渐提高、重要性日益增强,对其法律责任进行研究成为一个较有意义的课题,这关系到港口经营企业的风险管理、港口经营业的健康发展和航运业乃至整个运输业的未来。具体到我国的实际情况,司法实践中对履行相同义务的港口经营人法律地位认定不同,从而适用不同法律确定其责任,法律适用的统一性、可预期性受到了很大破坏。与此同时,最新的运输法公约《鹿特丹规则》因为引入履约方制度,必将对受承运人委托从事货物作业的港口经营人产生影响。国内各方利益代表就我国是否加入公约正处于热烈的讨论阶段。如何评价公约对我国港口经营人的影响,是否及如何借鉴公约中的相关规定值得思考。另外,港口货物作业合同下港口经营人的责任问题没有得到足够重视,对相关问题的认识存在偏颇。

本书从非合同关系和合同关系两大方面对海上货物运输中港口经营人的法律责任进行研究。前者是指受承运人委托履行承运人在运输合同下义务的港口经营人面对货方索赔时的赔偿责任。这方面的研究包括比较法的考察、中国法的解释和《鹿特丹规则》的影响三部分。

通过比较法考察揭示出英美普通法在处理该问题上的态度和方法、展现出境外成文法对此的处理方式,以期对我国司法实践和法律修改有所裨益。通过对《海商法》相关条文的解释得到“非合同关系下从事货物作业的港口经营人可作为承运人的代理人享有承运人的抗辩理由和赔偿责任限制”之结论,同时承认该结论的局限性,并提出相关法律修改意见。通过《鹿特丹规则》下与我国现行法下同等地位的港口经营人之责任承担等方面的比较,给出站在港口经营人角度看待该公约的态度,即保守中有借鉴。

在港口货物作业合同下,应对从事国际海上货物运输和国内水路货物运

输港口作业的港口经营人统一适用严格责任原则。港口经营人的责任期间是个无意义的概念，无需浪费精力进行讨论。本书认为我国现行法下不存在港口经营人与委托人约定责任限制的障碍，同时也不赞同以立法的方式全面确定港口经营人的责任限制。

目 录

总 序	I
序 言	I
内容提要	I
第1章 引 言	1
1.1 问题的提出	1
1.2 选题背景及意义	3
1.3 文献综述及研究现状	4
1.4 主要研究方法	8
第2章 港口经营人之基本界定	10
2.1 港口的界定	10
2.2 港口经营人的界定	14
2.3 港口经营人的特点和范围	20
第3章 非合同关系下港口经营人法律责任确定的比较法考察	26
3.1 英国法	27
3.2 美国法	50
3.3 其他法制	63
3.4 本章小结	71

第4章 非合同关系下我国港口经营人法律地位辨析	74
4.1 对“港口经营人是实际承运人”之观点的质疑	74
4.2 对“港口经营人是承运人的受雇人”之观点的否定	80
4.3 对“港口经营人不是承运人的代理人”之观点的反驳	84
4.4 对“港口经营人是承运人的代理人”之观点的有限接受	88
4.5 对“港口经营人是独立合同人”之观点的澄清与回应	95
4.6 本章小结——兼我国立法及司法的选择	97
第5章 《鹿特丹规则》下港口经营人法律责任分析	101
5.1 履约方及海运履约方之基本解析	102
5.2 海运履约方及非海运履约方责任之分析	110
5.3 《鹿特丹规则》对我国港口经营人的影响	115
5.4 本章小结——兼我国的选择	128
第6章 港口货物作业合同下港口经营人法律责任探析	130
6.1 港口作业合同的性质及法律适用的探讨	130
6.2 港口经营人归责原则的确定	134
6.3 港口经营人责任期间的辨析	139
6.4 约定港口经营人责任限制的可行性分析	142
6.5 港口经营人责任限制立法化的必要性分析	145
6.6 港口经营人留置权的分析	152
6.7 本章小结	155
第7章 结 语	156
7.1 本书的主要观点	156
7.2 本书的贡献和创新点	158
参考文献	159
后 记	167

第1章 引言

1.1 问题的提出

2001年底,中远集装箱运输有限公司(以下简称“中远”)与广州集装箱码头有限公司(以下简称“广集”)和广州港务局签订一份《外贸船舶装卸协议》,约定中远运输集装箱的船舶进入广州港务局港区,均由广集安排靠泊、装卸及其他有关作业,合同有效期为1年。2002年4月某日,由中远运输的福建顶益食品有限公司(以下简称“顶益”)的集装箱货物抵达广州黄埔港,由广集卸货。在卸货过程中,由于广集的操作过错使货物受损。

(一) 诉讼一:货方诉承运人和港口经营人

2003年3月,顶益以海上货物运输造成货物损失为由对中远和广集提起诉讼,要求两者共同赔偿货物损失1 218 400美元。广州海事法院经审理作出(2003)广海法初字第171号民事判决书,认为:中远作为货物承运人应对其责任期间造成的顶益的货物损失承担赔偿责任,同时根据《海商法》第56条的规定享受赔偿责任限额;广集虽然在装卸作业过程中造成了货物损失,但其不是海上货物运输合同的当事人,不应由顶益承担运输合同的赔偿责任。最后判决中远赔偿顶益65 275.84美元,并负担案件受理费人民币3251元。该判决生效后,中远将上述应赔付的款项折合人民币共计543 082.20元支付给了顶益。

(二) 诉讼二:承运人诉港口经营人

2003年7月,中远以港口作业合同纠纷为由向广集提起诉讼,要求广集赔偿其前述支付给顶益的人民币543 082.20元的损失。广州海事法院经审理作出(2003)广海法初字第352号民事判决书,认为:本案是一宗港口货物作业合同纠纷,根据中远和广集签订的《外贸船舶装卸协议》之约定,广集

应对中远运输的货物进行妥善的装卸、保管等作业。但由于广集的过错造成货损,致使中远违反了与顶益之间的运输合同,向顶益做出了赔偿,因此广集应当承担中远因此而产生的全部损失。最后判决广集赔偿中远人民币 543 082. 20 元。

(三) 诉讼三: 货方诉港口经营人 (历经两审)

2004 年, 顶益就前述中远享受赔偿责任限额之外的损失 599 417. 84 美元, 以侵权为由起诉广集。一审广州海事法院作出 (2004) 广海法初字第 111 号民事判决书, 认为广集作为港口经营人与中远签订《外贸船舶装卸协议》, 向后者提供货物卸船等服务并收取报酬, 协议符合雇佣合同的性质, 被告可以被认定为中远的受雇人, 可以适用《海商法》有关承运人及其受雇人、代理人的责任限制规定, 即承运人及其受雇人、代理人对货损的赔偿总额不超过规定限额。因此在顶益已从承运人中远处获得法律规定的赔偿数额后, 无权再向承运人的受雇人主张超额支付。

顶益不服上述一审判决, 向广东省高级人民法院提起上诉。广东省高院作出 (2005) 粤高法民四终字第 122 号判决书, 认为《外贸船舶装卸协议》属于一般商业合同, 并非雇佣合同。广集作为专业的港口作业公司, 有权自行决定作业时间、技术和方法, 不受中远的管理、控制和指示, 具有相对独立性。该协议双方之间不存在雇佣合同中控制与支配的法律特征。港口作业是一种可分立的、独立的经营行为, 不构成承运人自身经营活动不可分割的组成部分, 该协议具有独立的商业合同性质。对于广集提出的其作为实际承运人享有《海商法》下赔偿责任限制权利的主张, 法院也不予认可。基于以上, 广集须赔偿原告 599 417. 84 美元及利息的损失。

上述案件事实并不复杂, 一言以蔽之: 承运人委托集装箱码头公司从事承运人在运输合同项下有义务承担的作业活动, 集装箱码头公司造成货损, 货方是否可以直接向其要求赔偿? 集装箱码头公司承担赔偿责任是否可以享受承运人在《海商法》下的抗辩理由和赔偿责任限制? 就这样一个问题, 历经三年、提起三个诉讼、经过两审法院, 最终才得以尘埃落定。究其原因, 无非是因为类似集装箱码头公司这样在海上货物运输中发挥作用的港口经营人法律地位如何、如何承担法律责任并不明确。

1.2 选题背景及意义

港口作为水上运输的枢纽,在交通运输中发挥着重要作用。就货物运输而言,港口作业是保证其顺畅进行乃至完成必不可少的环节。当港口作业不是由承托双方自行解决时,港口经营人就有了生存发展的空间,并且这种空间愈来愈大。因为一方面伴随着现代水路运输货物量的不断增大、货物品质的日益复杂,对港口设施的规模、标准及服务范围和质的要求不断提高;另一方面并不是所有的或者说很少有货主、航运企业能承受和实现对这样高标准港口进行投资、建设、经营和管理的要求。于是,专业的港口经营人作为一种自然的社会分工而出现,并随着港口作业要求的不断提高而愈加重要。更值得一提的是,由于集装箱货物运输方式的飞速发展带来了多式联运的日益兴盛蓬勃,而水路货物运输特别是海运始终在多式联运中占有极其重要的地位,因此港口不仅在单纯的水路运输中角色重要,而且成为各种运输方式的枢纽,从而港口经营人在多式联运中的重要地位也不言而喻。在这种背景下,对港口经营人的法律责任进行研究成为一个很有意义、影响较大的课题,因为它关系到港口经营企业的风险管理,关系到港口经营业的健康发展,关系到航运业乃至整个运输行业的未来。

结合我国司法实践和理论研究的实际情况,对货物运输中港口经营人法律责任的研究显得更加重要而迫切。几个海事法院、高级人民法院在审理类似上一节中介绍的港口作业纠纷案件时,适用了不同的法律规范,赔与不赔、赔多赔少似乎都有相应的法律作为依据,各港口经营人的命运由此大相径庭。法律的稳定性和可预期性受到了很大破坏。而且,就笔者观察,我国司法实践中几乎看不到港口经营人依据提单中的“喜马拉雅条款”主张责任限制等权利,而这恰恰是英美法下港口经营人作为运输合同的第三人主张权利的重要方式。我国理论界也一直存在关于受承运人委托的港口经营人之法律地位的争论,这关系到货方向港口经营人索赔时,后者的责任确定和承担。笔者认为法院作出不同判断及学者各执一词的背后有两个问题:一是是否给予相应的港口经营人以赔偿责任限制等权利;二是如何妥当地进行法解释。此为港口经营人责任确定的一个方面,即笔者所说的非合同关系下港口经营人责任的确定。而港口经营人责任的另一个方面,即港口作业合同关系下的港口

经营人责任的确定问题,且不论这一研究在数量上的薄弱程度,单是薄弱的研究成果就已经反映了不少不一致的观点和意见。

另外,最新国际海运立法《鹿特丹规则》引入了海运履约方制度,这对港口经营人将产生重大影响。目前,我国船方、货方、港方及海商法学界都在积极讨论我国是否应当加入公约。在这种情况下分析研究加入公约对我国港口经营人权利、义务和责任的影响,为我国作出加入公约、修改法律等决策提供参考意见,也具有较为重要的意义。

1.3 文献综述及研究现状

就目前笔者阅读过的文献来看,以海上货物运输中港口经营人法律责任为主题的鲜有完整性、体系性的作品,该论题的研究还处于“散打式”状态。不可否认的是,有的论文在论题的某些方面已经做了不少有益的工作,对笔者的研究具有较大的启发。不过,在笔者看来就此问题的研究现状还是不足大于成绩,因此拟以目前本论题研究中的几点主要不足为线索进行文献综述,一方面揭示研究现状之不足,另一方面为本文的研究提示更加清晰的方向。

(一) 将港口经营人在不同法律关系下的责任确定混为一谈

这是目前所见的有关港口经营人法律地位和责任研究的学位论文中最普遍的问题。海上货物运输中港口经营人的法律责任即港口经营人对其进行港口货物作业过程中造成的货损所应负的赔偿责任。以法律责任为研究对象,首先要搞清责任承担者所处的法律关系,即责任相对方是谁、责任性质如何等。

港口经营人在港口货物作业中造成货损,当货方向其索赔时,显然需要就其所处法律关系的不同而不同对待:受货方委托时,是合同关系下的法律责任问题;受承运人委托时,是海上货物运输法下的法律责任问题还是一般侵权法上的问题抑或是提单条款对第三人适用的问题,视其所在的法制而定。但无论如何,以“港口经营人民事责任归责原则”为章标题,继而论及“港口经营人归责原则的两种代表性主张及其评析”、“对港口经营人民事责任归责原则的立法建议”,这样“葫芦茄子搅一锅”的论述问题方式实不足取。^[1]这种不区分港口经营人所在的法律关系而论说其责任的问题,更突出

[1] 郭会玲:“港口经营人民事责任研究”,大连海事大学2007年硕士学位论文。

地表现在对港口经营人责任限制的论述上。显然，港口经营人作为承运人“阵营”中的一员是否能够适用海上货物运输法或依照提单中的喜马拉雅条款获得责任限制等利益，是一回事；而其是否可以在合同条款中与作业委托人约定责任限制，是另一回事；从立法论上是否应全面赋予港口经营人责任限制则又不同于上述两者。把依法律规定、提单条款、解释论、立法论等不同方法和立场的有关港口经营人法律责任的问题“一勺烩”势必将导致混乱。

(二) 偏重从现行法律规定出发讨论港口经营人的法律地位，进而确定其责任的研究进路，对有关提单条款授予第三人利益之理论和合理性的研究较少

这可能跟我国司法实践中相关案件的港口经营人基本都是以《海商法》规定为根据提出抗辩、要求赔偿责任限制有关；相应地，理论界的讨论热点也就落在对法律条文的解释上，没有更多考虑我国法下港口经营人通过提单条款获得保护的可能性等问题。而在英美等普通法国家，以港口经营人为代表的提单第三人很多情况下都是通过该途径获得保护。这条路径下，英美判例法发展出了不少理论、也给出了不少政策理由，对于我国司法实践中认识解决提单第三人法律责任问题具有启发意义。不过，目前这方面的研究存在如下三个问题：①只限于对喜马拉雅条款本身的研究，而对其理论基础及其他英美判例法适用的理论没有涉及，^[1]因此不能很好地展现英美法官在此问题上所付出的努力；②偏重于对英国判例的研究，缺乏对美国的考察而以只言片语一带而过，特别是美国联邦最高法院新近的有关判例，^[2]因此也就无法揭示出两者在解决这个问题上的不同进路；③将提单中的喜马拉雅条款与法定化的喜马拉雅条款不加区分地进行研究^[3]，但两者显然不同——前者涉及对提单当事人真意的理解，后者是对成文法的解释；④没有谈到对解决中国问题的借鉴。

(三) 对《海商法》相关条文的解释存在问题

有关于此的问题主要表现在对我国现行法下非合同关系中港口经营人法

[1] 焦进凯、褚荣桓：“喜马拉雅条款研究”，载《南通航运职业技术学院学报》2004年第1期。

[2] 崔起凡：“论普通法下喜马拉雅条款的理论基础”，载《湖北经济学院学报（人文社会科学版）》，2008年第4期。

[3] 焦进凯、褚荣桓：“喜马拉雅条款研究”，载《南通航运职业技术学院学报》2004年第1期。