

综合辅导物流经营：无船承运人的责任问题 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/257/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c67_257561.htm 无船承运人在整个外贸运输过程中，既是承运人又是托运人，其身份随不同的相对人而变化。无船承运人的出现，沟通了货主和远洋公共承运人之间的信息，活跃了外贸运输市场，在某种程度上降低了中小货主的运输成本。但是，另一方面无船承运人参与整个运输过程，阻断了货主托运人与远洋公共承运人之间的法律联系，可能增加货主托运人的风险。因此，明确有关承运人和无船承运人责任的规定实属必要。本章将对无船承运人与实际承运人的责任问题以及无船承运人承担责任的保障方面的法律问题作一详尽的探讨。 [关键词]：无船承运人 连带责任 责任保险 责任来源 责任种类 一、无船承运人的责任 无船承运人是承运人，对于无船承运人责任的认定，一般是参照我国海商法第四章第二节规定的承运人的责任加以确定。我国海商法中承运人的责任制采用的是不完全过失责任制，如此一来远洋公共承运人享受的不完全过失责任制无船承运人也可以享受，此外还有若干的免责事由可以使无船承运人免于对货物的灭失、损害承担责任。不仅如此，无船承运人还享有承运人的收取运费、留置货物等权利。但是，承运人的法定义务方面，谨慎处理使船舶适航、合理速遣、不进行不合理绕航、妥善谨慎地管理货物等规定，是针对经营船舶的远洋公共承运人而言的，与无船承运人无关。此外，在免责条款中，航行过失、管船过失、船上火灾、海上救助等条款，也是针对远洋公共承运人的，无船承运人由于不实际拥

有或经营船舶，就不可能进行上述活动。实际上，在运输契约的权利义务条款方面，无船承运人起的只是“二传手”的作用。因此，无船承运人的不完全过失责任制是以远洋公共承运人的行为为基础的，即远洋公共承运人对合同义务的履行和行为是否免责，决定无船承运人是否应承担运输责任或免责。综上所述，当无船承运人介入运输，承担承运人职责的时候，无船承运人承担的责任就是不完全过失责任，但是此时的不完全过失责任是以实际承运人的行为作为基础的。在航运实务中，无船承运人往往与货运代理人密切相关，提供的运输服务通常超出承运人的范围，因为它首先是运输的组织者。在其安排的货物运输中，除海运过程中实际承运人的行为造成货物灭失、损坏、延迟交付它可享受不完全过失责任，其余的运输方式，无船承运人均应承担严格责任。就无船承运人自身的行为而言，并不存在不完全过失责任一说，因为可以免责的过失皆与经营船舶有关，如航行过失、管船过失、谨慎处理仍未发现的船舶潜在缺陷等，无船承运人本身不经营船舶，自身行为完全与上述过失无关。因此，无船承运人如果在运输过程中，自身行为有过失而造成货物灭失、损坏，就应完全承担责任。例如，无船承运人与托运人串通倒签House提单，造成收货人损失，就应完全承担赔偿责任。无船承运人作为托运人的责任应按照我国海商法第四章第三节之规定，承担严格责任，即对于远洋公共承运人，无船承运人在托运货物时，应当妥善包装，并向承运人保证，货物装船时所提供的货物的品名、标志、包装或者件数，重量或者体积的正确性。

二、无船承运人与实际承运人承担连带责任的问题

在实践中，由于无船承运人承担责任能力弱，偿

付能力差，再加上我国海商法第六十三条的规定：“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。”一旦出现了货损货差，无论是否得当，货主往往将无船承运人与实际承运人一并诉之法院，尽管有时纯属是无船承运人的责任，最终承担责任的却往往是实际承运人。而且事实上，我国海商法第六十三条的规定也已成为许多案件的审判依据。我国《海商法》在第四十二条中分别对承运人和实际承运人的定义做了规定，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。“实际承运人”是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。我国海商法中的承运人是包括无船承运人的。因此，我们对《海商法》第六十三条也可以这样理解：当无船承运人与实际承运人都负有赔偿责任时，则两者应在此项责任范围内负连带责任。所谓连带责任是两个以上的义务人根据法律或合同的约定，以清偿同一标的为内容的一种财产责任。其设定是为了使债权的实现不因一个或部分义务人无履行能力而受影响，实质上是充分保障债权人利益的一种特殊财产责任。关于连带责任的规定，在我国民法中主要属于民事责任中的侵权民事责任。如《民法通则》第130条规定：“二人以上共同侵权造成他人损害的，应当承担连带责任。”在违约的情况下，民法没有作明确的规定，只能散见于代理、合伙以及担保等规定之中。但也足以从中提炼出连带责任的基本要件。连带责任大致可分为两种：一、连带责任人与主债债务人之间存在着主债之外的合同关系，但与主债有关，如保证合同、代理合同等，但有一点要注意，即连带责任人对主债

的发生是没有过错的。二、连带责任的义务人以共同的名义直接对外发生营业债务，或者有共同的侵权行为而产生债务，并由所有义务人共同承担由此引起的法律后果。如对连带责任的要件作一总结，可得出这样一个结论：行为人对受害人所造成的损害后果，是基于同一种类的民事行为而发生的。也即债务人与债权人之间只有一个法律关系，或合同关系或侵权关系，不存在连带责任中各义务人与债权人分别构成侵权或违约的债权债务关系的情况。在无船承运人参加运输的法律关系中，货主与无船承运人是合同关系，无船承运人与实际承运人是基于另一独立的合同关系。在有无船承运人参与的整个运输过程中，货物如果出现灭失、损坏或迟延交付，货主可以依据无船承运人违反海上货物运输合同的约定将之诉之法院，无船承运人也应当承担违约的民事责任。然而对于实际承运人，由于货主与它并不存在合同关系，也就不能以违约诉之，但可以侵权为诉由，行使救济权。这是因为，货物事实上是由实际承运人负责运送的，货损或迟延交付亦或是由实际承运人的责任所致。此时，无船承运人和实际承运人虽都对货主负有赔偿责任，但他们所负赔偿责任的基础不同，是基于违约或侵权不同的法律事实而产生，无船承运人和实际承运人对损失的产生没有主观上的共同故意或共同利益，与民法上通常所见的因共同侵权、担保等原因而产生的连带责任中主债当事人之间只有或侵权或违约一个法律关系有所区别。这样一来，针对货主的损害，让不同法律关系的当事人承担连带责任，法律依据是不充分的。况且，无船承运人与实际承运人之间又是另一独立合同的双方当事人，也即独立订约人的关系。因此，他们是不存在承担连带

责任的前提的。那么，这样是否就表明中国海商法中关于连带责任的规定不全面？在无船承运人方面此项规定缺乏理论支持呢？其实，也不尽然，换个角度来看，无船承运人和实际承运人之一的履行债务能免除另一债务人对于债权人的债务，这与民法上的连带责任又有相通之处。这种多个债务人基于不同发生原因而产生的同一内容的给付，各负全部履行义务，并因债务人之一的履行而使全体债务归于消灭的债务，在民法学上称为不真正连带债务，它的对内效力可以表现为已履行债务的义务人有向最终应当负责的终局责任人追偿的权利。如果无船承运人先行赔付，而货物数量短缺、货物灭失、损坏或迟延交付确实发生在实际承运人运输期间，实际承运人就是应当负责的终局责任人，无船承运人有追偿的权利。笔者认为，基于《海商法》第六十三条的立法意图是旨在保护债权人权益的实现，因此，可以将该条款作扩大性的解释，亦即其中承运人与实际承运人承担的连带责任包括不真正连带债务。

三、无船承运人责任承担的保障

无船承运人所牵涉的问题中，最易引起争议，最让人们普遍关注的当属无船承运人的责任承担问题；这也是无船承运人所面临的诸多问题的根源。一方面，当无船承运人遇到货主或船东对其提出的高额索赔，有时甚至远远超出无船承运人的注册资本，令其资不抵债，苦不堪言。另一方面，也导致了一些无船承运人利用这一点对货主等善意第三人进行欺诈。这些无不扰乱了正常的航运管理秩序，令航运各界深恶痛绝。因此，提高无船承运人的清偿能力，解决无船承运人的资信问题，给各方当事人以保障无疑势在必行。笔者认为，无船承运人责任承担的保障可通过两种途径来实现：保证金制度和责

任保险的方式。（一）保证金制度 美国在无船承运人管理方面有严格的管理制度。根据美国1998年航运改革法（OSRA1998）的规定，国际货运代理人（Freight Forwarder）和无船承运人（NVOCC）均需向美国联邦海事委员会（FMC）申请取得经营许可证，并交纳保证金。保证金的数额为：国际货代，50000美元；无船承运人（法人），75000美元；非法人分支机构，10000美元；外国无船承运人，150000美元。美国联邦海事委员会可以根据当事人对无船承运人的投诉，作出对无船承运人处罚或支付赔偿金的裁决，在该无船承运人拒不支付或无力支付的情况下，则在保证金中划拨。在美国，无论是罚款还是民事赔偿金均由FMC作出裁决，并由其从保证金中划拨。我国借鉴了美国联邦海事委员会的作法，在新出台的《国际海运条例》第七条中规定：“经营无船承运业务，应当向国务院交通主管部门办理提单登记，并交纳保证金。”第八条规定：“无船承运业务经营者应当在向国务院交通主管部门提出办理提单登记申请的同时，附送证明已经按照本条例的规定交纳保证金的相关材料。前款保证金金额为80万元人民币；每设立一个分支机构，增加保证金20万元人民币。保证金应当向中国境内的银行开立专门帐户交存。”此外，《条例》还对保证金的用途作了明确的规定，其在第八条第三款中规定保证金用于无船承运人清偿因其不履行义务或者履行义务不当所产生的债务以及罚款。该规定明确限定了保证金的用途，其用途限于因经营无船承运业务所生的债务及罚款，不得用于其他用途。如某一公司既经营无船承运业务也经营货运代理等其他业务，对于无船承运业务以外的其他业务所产生的债务则不能用保证金来清

偿。我国建立了保证金制度这一体制，既可以从一定程度上限制那些皮包公司性质的无船承运人进入航运市场，又可以给与无船承运人打交道的当事方以保障。在无船承运人破产或因其自身过错未能履行运输合同约定事项而造成当事人经济损失时，在无船承运人拒不承担或无力承担赔偿责任的情况下，交通主管部门可以应当事人的请求，从该无船承运人交纳的保证金中划拨，对请求人的经济损失予以补偿。但是，在司法实践中，有一点值得注意，交通主管部门在受理这种民事赔偿的请求时，必须以司法机关的终审结果为依据，来确认无船承运人是否承担赔偿责任和具体的赔偿数额。总得来说，《条例》建立的保证金制度既设定市场准入的条件，又建立了损害赔偿救济制度和承担行政责任制度，有利于防范和减少海运欺诈，保护当事人的合法权益，降低了有无船承运人参与的运输系统的风险，从某种意义上讲也提高了违规操作的成本。

（二）责任保险 尽管保证金制度的实行，从某种程度上可以缓解托运人的顾虑，但是保证金制度毕竟是计划经济的产物，80万元的金额也很难达到防范化解责任风险、补偿和救济有关当事方利益的初衷，随着无船承运人责任险的条款、费率、理赔等一系列技术性问题的解决，推广建立责任保险制度比保证金制度应该更为有效，更易于被企业所接受。

1、概念 所谓的责任保险，又称第三者责任保险，是指一旦投保人因为事故或其他因素须对其索赔者（第三人）负担赔偿责任时，由保险人出面弥补的保险。换言之，投保人为避免其一旦因为事故发生而造成的任何风险而必须赔偿时，而与保险公司订立保险合同，称为责任保险。责任保险属于一项商业性的保险。

2、必要性 对于无船承运

人来说，由于本身的财力因素，无法自力面对货物的索赔，而采用投保这类风险，即可获得保障。事实上，许多无船承运人因此而受益。如：某无船承运人签发了House提单承运了一批货物从新加坡运到伦敦，该提单符合信用证的要求。它把实际承运人签发的提单送到伦敦代理人处，并指示一定要凭无船承运人的提单换取海运提单。但该代理人由于过失在未收到无船承运人提单时已将海运提单发给收货人。收货人在提货后，拒付运费和价款。发货人向无船承运人起诉货物的价值，无船承运人随即通知其责任保险人赔偿。本案中，据保险公司调查，该无船承运人的伦敦代理人未按其委托人的指示行事确系偶然，即“疏忽和过失”，该责任保险人接受了索赔。该案中，也正是由于无船承运人投保了这种责任险，而使自己得免于破产之灾。目前，国内许多无船承运人和货代均已投保了此类责任险，例如向TT. Club（联运保陪协会）投保。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com