

物流考试综合辅导:如何识别提单上的承运人? PDF转换可能丢失图片或格式, 建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/271/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E8_80_83_E8_c31_271499.htm

一、承运人概念的界定 海上货物运输是一个复杂的过程, 要经过缔结合同、签发提单、履行运输业务等过程, 牵涉到承运人、托运人、货代、船代、船公司、海关、装卸公司、理货公司、收货人、银行等主体, (各主体角色还可能重合), 这些行为并不总是由同一方完成, 当由不同方分担这些行为时, 就产生了以什么作为承运人识别标准的问题。英美普通法下有“普通承运人”、“合作承运人”、“连续承运人”等概念。英国法院审理的The Golden Lake一案, 被告是实际履行运输任务的船东, 法院判决确认被告是承运人, 但又认为他不是运输合同的一方, 而是“普通承运人”, 应对货物运输负普通法下的责任。类似于此, 承运人内涵的不确定长期以来是承运人识别困难的一个重要原因。这种状况到《汉堡规则》对承运人与实际承运人的概念作了划分后才有了改善。我国《海商法》与之一致, 第42条规定: “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, 是指接受托运人委托, 从事货物运输或者部分运输的人, 包括接受委托从事此项运输的其他人。” 识别承运人要区别于实际承运人。实际承运人如果不仅从事货物运输, 而且同时是海上货物运输合同的当事人, 则构成实际承运人和承运人在主体上的同一。“承运人或船舶”或“承运人或者实际承运人”机制, 将提单和期租合同或是光租合同连接起来, 藉以更好地保护托运人和收货人的利益。在主体不

同一的情况下，提单要素不包括实际承运人，实际承运人接受承运人的委托包括转委托，而不直接面对托运人的委托。承运人和实际承运人通过海商法的有关规定，确定他们之间在履行托运人与承运人之间的货物运输合同中的法律关系。关于承运人与实际承运人的法律关系，《海商法》第61条规定：“本章对承运人责任的规定，适用于实际承运人。”根据本条规定，实际承运人在责任区段运人要实际承运人的过失负责，而实际承运人则不一定要对承运人的过失负责。另外，在航运实务中，收货人与实际承运人之间往往不存在运输合同关系，而只存在法定运输关系。收货人不能依据合同关系追究实际承运人的运输责任，但可追究其侵权责任。承运人对实际承运人的过失承担责任（见《海商法》第60条第一款），“（一）合同可以同时约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失，损坏或者迟延交付，承运人不负赔偿责任”（见《海商法》第60条第二款分段责任的特别规定）。（二）非经实际承运人同意，承运人承担额外责任的特别协议，对实际承运人无效是（见《海商法》第62条。）

（三）承运人与实际承运人负连带责任，但最终他们付出的赔偿总额不能超过《海商法》第56条规定的承运人的赔偿责任限额。《海商法》关于承运人和实际承运人责任的规定，不影响承运人和实际承运人之间的相互追偿。尽管承运人和实际承运人对发生货损货差负连带责任，但承运人和实际承运人的权利义务不尽相同。例如：1、托运人应向承运人而非实际承运人支付运费，2、提单管辖及条款指明“承运人所在地”法院管辖时，不能以实际承运人所在地代替承运人所在地；3、对承运人的诉讼时效，并不一定适用于实际承运人。

所以区分承运人和实际承运人还是有实际意义的。在租船合同项下的提单中，究竟谁为承运人和实际承运人，应作具体的分析。尤其在期租和程租合同中，情况更为复杂。假若有一个期租合同，承租人又以航次出租给第三方，第三方交付货物后请求承租人签发提单，承租人又转要求出租人签发提单。这样就存在期租和程租两个合同，就有两个承运人，但哪一个应对提单持有人负责呢？

二、识别租船提单上的承运人

1. 提单与租船合同的关系

租船提单（B/L under Charter Party）就是在租船合同下签发的提单。于运输合同已先行缔结，提单的功能就由三种退缩为两种：一是赁券付货之证券，二是收据。租船合同下的提单，在只有一个租船合同存在的情况下，没有承运人和托运人，而只有出租人和承租人，如果承租人出于自己的考虑要求船长签发了提单，这份提单不是法律意义上的提单，不具有法律赋予的功能。出租人只根据租船合同对承租人负责。但如果承租人将这种提单转让出去，则承租人应该就提单的记载对善意的第三方提单持有人负提单上记载的责任。在有一个租船合同又有一个运输合同的情况下，运输合同下的承运人即承租人有权利和有义务在托运人要求时签发提单，这时提单的功能和一般班轮运输中签发的提单功能一致。承租人和出租人之间的关系依据租船合同确定，而和提单持有人之间的关系则依据提单上的记载确定。租约提单条款不完全符合租约的情况下，船舶承租人之间是租约，船东与收货人之间是租约提单，负双重责任的船东就会考虑“并入条款”，以使提单持有人和承运人之间的权利义务受有关租船合同的约束。如租船提单对租船合约的并入，货物买卖合约在装卸港装卸时间、滞期费计算方

面适用承运船舶租约规定的并入等。但合约有争议，仍需独立处理。如出现货损货差收货人以租约提单的合约关系向船东索赔，船东不得已租约提单的合约关系下他不必负责为由抗辩，因为租约是一个合约，不约束收货人。船东在赔付货损货差之后，如果租约条款原不必船东对此货损货差负责，或是因提单加大了他的责任，或因承租人负责的有关工作有失误所致，船东大可以租约有关条款去向承租人追偿，要求“补偿”（indemnity）。2.识别真正的承运人承运人是在海上货物运输中，承担为他人运输货物任务的人，又是唯一有资格签发提单，从而应对提单负责的人。依英国法，如租船合同明示赋予租船人发行提单的权利，则船长是租船人的代理人，承运人应为租船人。相应地，当租船人作为本人以自己的名义协商运输合并发行提单时，租船人被认为是承运人。此外，由托运人与租船人另行直接订立租船合同，并由租船人用自己的提单，自行或授权船东或代理人签发提单，这就构成托运人与租船人单独另订合同下的提单，由此产生承运人责任的问题，自应由租船人负责。但我国《海商法》第95条规定：“对按照航次租船合同运输的货物签发的提单，提单持有人不是承运人的，承运人与该提单持有人之间的权利，义务关系适用提单的约定。”因此，当船东直接向第三人签发提单时，租船合同不能约束第三人。这种情况下，谁是承运人？一般情况下，船东可以作承运人，因为他是唯一在提单上显露身份的承运人。由于以船东为被告可通过扣船获得担保，同时，该船背后可能还会有对货损货差负责的保赔协会，所以，虽然依我国《海商法》，提单持有人可选择承租人为被告，但大多数情况下，提单持有人还是以船东

或以船东和承租人为共同被告。正如杨仁寿所言“运送人签发者，何人为运送人固甚明确，惟如由船长签名，而未表明其为何人签发，则与‘显名主义之原则有违。一般情形，如载资证券标题已有运送人名称，船长虽未于签名处写明代表何人所签发，该标题上之名称，恒被认为运送人。如于载货证券上，无资料可辨认何人为运送人时，则船主恒被认为运送人。”如果租船合同明确规定了雇用和补偿条款

(employment and indemnity)，例如：“船长（尽管由船东任命）应作为雇员和代理人服从租船人的命令和指示；船长根据大副收据或租赁单签发本提单。所有提单都不应损害租船人的利益。”根据这一条款，由租船人提交船长签发的任何提单都将约束船东。在法律上，船东将被认作因此而产生的运输合同的承运人。当“存在雇用和补偿条款”时，这种提单甚至不必提交船长签署。即使提单由租船人自己签发，并且在提单上表明他是代表船长和船东签发，则船东仍受约束。将承租船舶转租的承运人，其地位可以相当于船东（二船东）。比如，期租承租人将船舶以航次租船转租，租次承租人签发了自己的提单。该期租承租人并未直接与托运人或收货人签订合同，但是他根据租船合同承担了谨慎处理使船舶适航的责任，或者承担了《海牙规则》的其他责任，则该期租承租人就是承运人。此时签发提单的航次承租人相当于期租承租的代理人。定期租船合同项下的提单，是期租承租人还是船东成为承运人呢？该问题即提单是承租人提单

(charterer's bill) 还是船东提单(owner's bill)的问题。有学者认为以船东为承运人更能保护货方的利益，理由是1承租人签字是基于船东的授权，授权人应作为承运人.2提单是货物的

收据，接受货物的是受雇于船东的船长而不是承租人，船长的行为约束船东而不是承租人。³若承租人签发了不准确的提单船东会以承运人的姿态与互保协会一起设法阻止该提单的流通，并且会向法院申请禁令；⁴中国不承认对物诉讼，只有将船东视为承运人，才可通过扣船取得诉前保全。⁵若船东不是承运人，但其雇的船长很容易对货物做手脚，而负责人却是承租人，仅以实际承运人去约束他不一定管用，事实不易查明，且诉讼地不一定在中国。而另有学者认为由于签发提单，期租承租人成为承运人，又由于船舶载运了提单上记载的货物，船舶所有人即出租人成为《海商法》上的实际承运人或普通法中的所谓共同承运人。笔者认为中国海商法吸收了《汉堡规则》关于承运人的定义，并且承运人和实际承运人承担连带责任，已经保证了提单持有人的诉讼便利；但如果提单纠纷适用的不是中国海商法时，应该考虑到国际航运的实际情况，第一种意见较为中肯。光船租赁下，船长船员与原船东没有主仆关系，船长签发的提单只能去约束光船承租人，不能去约束原船东。光船承租人才是签发提单的承运人。只有在某些情况下，才可能会裁定船东和光船租船人负连带责任。有关案例见Baumwoll v. Gilchrest(1892)1 Q.B. 253,(1893) A.C.8。当提单纠纷是有关光船租赁的，首先应该是查出船名。可以凭Lloyd's Maritime Directory一书或者国际互保协会参加的船舶名单中找出真正的船东名字与所在地。其次是确定是对物诉讼还是对人诉讼。若是对物诉讼（in rem）应该盯住该船舶，在适当的港口起诉、扣船。若是对人诉讼（in personam），则在被告所在地起诉。承运人的识别需要对抬头、签名、条款做出全面的解释，在具体的案例中，

常常有一个主导因素决定了法官的判决。如在近期的劳氏报告中，认为承运人定义条款比船长授权签名更加重要的有The “ Venezuela(1980)1 Lloyd’s Rep.393。与之相反的案例是The “ Rewia ” (1991)2 Lloyd’s Rep.325。以光船条款识别承运人的有The “ Ines ” (1995)2 Lloyd’s Rep.144。以签字图章判定承运人的有The “ Hector ” (1998)2 Lloyd’s Rep.287.从以上案例可以看出，承运人的识别上有许多不稳定的因素。光租的好处是可以对物诉讼或直接诉船东；但若有期租安排，则要判定是承租人提单还是船东提单；即使可以对物诉讼，货方还要澄清背后是否有光租的安排。对上述情况，下表作了简单的归纳，但具体情况仍需具体分析。 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