

## 摘 要

随着我国集装箱运输和国际货物多式联运的蓬勃发展,介于对外贸易和运输行业之间的服务行业也面临着一场深刻的变革。一部分以直接或间接代理人的身份,从事着传统的单证服务、码头服务、海关服务等,这一部分经营者我们称之为“货运代理人”;而另一部分则以事主的身份,分别与托运人和承运人签订合同,签发提单,完全介入到外贸运输的全过程,对于这一部分经营者,我们称之为“无船承运人”。

“无船承运人”是由美国的联邦海事委员会(Federal Maritime Commission-FMC)创建的。我国《海商法》没有直接规定无船承运人的概念及相关内容,但是近年来,无船承运人队伍不断发展壮大,已成为我国国际货物运输市场中不可或缺的部分。2002年1月1日起正式施行的《中华人民共和国国际海运条例》(以下简称《海运条例》)首次提出了无船承运业务的概念,并相应的规定了提单登记制度、保证金制度等,引起了舆论和业界的广泛关注及热烈讨论。2003年1月20日,交通部在《海运条例》的基础上颁布了《中华人民共和国国际海运条例实施细则》(以下简称《海运条例实施细则》),对无船承运业务及其监管进一步作出规定,使之更具可操作性。尽管如此,理论界和实务界对无船承运人的有关法律问题仍存在着不少争议。

本文以无船承运人有关法律问题为研究对象。采用比较研究的方法,结合美国《1984年航运法》、《1998年远洋航运改革法》和《跟单信用证统一惯例》以及我国的《海运条例》等法律对我国无船承运业务管理制度的建立、完善以及无船承运人的法律地位和无船承运人提单的法律问题进行了研究。

全文共分四章:

第一章对无船承运人的含义作以概述,同时也对无船承运人的业务范围及其特征加以总结。旨在明确无船承运人这一概念虽首见于美国的法律,但其作为一个独立的海运主体在各国海运实践的出现,并非一个延续美国法律的简单过程,而是海运全球化发展的实践结果。

第二章也即写作本文的出发点，主要结合《海运条例》对我国无船承运业务管理制度进行分析，指出其有利于整顿我国航运市场的同时还存在其不足之处。并从完善我国无船承运业务管理制度的角度进行了考虑，希望能为政府主管部门的决策提供一些有益的参考。

第三章在认定无船承运人法律地位的基础上，主要将无船承运人和实际承运人、公共承运人、船舶经营人、国际货运代理人等相关民事法律主体进行比较分析，以达到进一步识别无船承运人身份之目的。

第四章也即本论文的重点章，对无船承运业务中提单的认识、无船承运人提单的性质及其签发方面的有关问题加以阐述，并对解决实践中存在的问题提出一些看法。希望能为实践中无船承运业务的从业人员提供一些参考。

通过一定量文献的阅读和研究得出的结论是：无船承运人与承运人的概念并不矛盾；无船承运人与实际承运人、公共承运人、船舶经营人等航运业务中的相关民事法律主体既有联系又有区别；无船承运人与货运代理人是独立并行的概念。本论文明确的界定了无船承运人的定义、特征、法律地位等问题，力求为完善我国的相关法律制度提供有益的参考。

**关键词：**无船承运人，实际承运人，国际货运代理人，无船承运业务管理制度

## **Research on Legal Problems related to Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)**

### **ABSTRACT**

With the rapid and remarkable advances in seaborne containerize transport and multimodal transport, the service industry between foreign trade and transportation is faced with expound change. One part, as direct or indirect agent on behalf of shippers or carriers, undertakes traditional services related to foreign trade and transportation. We call this part freight forwarder industry. The other, however, appears as an independent principal in the transportation contract. He is the carrier to the shipper and meanwhile a shipper to the ocean carrier. This kind of service-provider is called Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC).

The concept of a NVOCC was first put into practice by the USA Federal Maritime Commission (FMC), and is widely used in international shipping. Maritime Law of PRC hasn't the concept of NVOCC and related regulations. The State Council promulgated Regulations of PRC on International Maritime Transportation (the "Regulations") became effective on January 1, 2002. The "Regulations" defines "Non-vessel Carriage Business" for the first time and stipulates strict access requirements and supervisory policies in china, all of these touch off widespread concern and enthusiastic discuss. The Ministry of Communications promulgated Enforcement by-laws of Regulations of PRC on International Maritime Transportation (the "Enforcement by-laws") on January 1, 2003 based on the existing Regulations. The "Enforcement by-laws" gives forward stipulation on Non-vessel Carriage Business. Though like that, there are still many disputes about the related legal problems of NVOCC.

This thesis, with comparison and analysis, studies the legal problems related to Non-Vessel Operating Common Carrier in accordance with American Shipping Act of 1984, Ocean Shipping Reform Act of 1998, UCP500 and the "Regulations". On the bases of them, the author researches the perfection of the "regulations", the legal status and B/L's legal problem of NVOCC.

This thesis is divided into 4 chapters:

Chapter 1 is an introduction to the background of NVOCC, the concept and the process of it as well. Meanwhile, the author also sums up the scope of business and the features of NVOCC, makes clear that NVOCC is not only a legal concept but also a practical one, it isn't a simple continue of USA law though it was first put into practice by the USA Federal Maritime Commission.

Chapter 2 is the original intention to write this thesis. The author analyses the NVOCC's rules and regulations of PRC according to the "Regulations", point out the merits and demerits of it, and at the same time, think over the points to perfect it. Wish to provide some valuable reference for government's department responsible for the work to make policy.

Chapter 3 compares the NVOCC with the actual carrier, common carrier, ship operator and freight forwarder on the base of making clear the legal status of NVOCC, achieve the goal to distinguish the status of NVOCC accurately.

Chapter 4, the major part of this thesis, set forth related problems of NVOCC's B/L. And the given views are directed against the problems in the practice. Wish they can be the useful reference for the personnel who are engaged in Non-vessel Carriage Business.

Through documents reading and studying, the author reaches the following conclusions: the concept of "NVOCC" and "carrier" is not contrary to each other; NVOCC has some connection with actual carrier, common carrier, ship operator, meanwhile, it also different from them; the concept of "NVOCC"

and “freight forwarder” are independent and not be mutually exclusive. This thesis gives a clear definition, features and status of NVOCC. The author strives to provide valuable references for perfecting the related legal system.

Aiju Huang (International law)

Directed by Prof. Dongnian Yin

**KEYWORDS:** non-vessel operating common carrier, actual carrier, freight forwarder, non-vessel carriage business rules and regulation

## 论文独创性声明

本论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。论文中除了特别加以标注和致谢的地方外，不包含其他人或者其他机构已经发表或撰写过的研究成果。其他同志对本研究的启发和所做的贡献均已在论文中作了明确的声明并表示了感谢。

作者签名：黄爱兰 日期：2007.5.18

## 论文使用授权声明

本人同意上海海事大学有关保留、使用学位论文的规定，即：学校有权保留送交论文复印件，允许论文被查阅和借阅；学校可以上网公布论文的全部和部分内容，可以采用影印、缩印或者其它复制手段保存论文。保密的论文在解密后遵守此规定。

作者签名：黄爱兰 导师签名：尹东 日期：2007.5.18

## 引言

无船承运人是国际货运代理人发展到一定阶段的产物。国际货运代理业务的发展阶段,一般可分为两个阶段,即传统货运代理阶段和无船承运人(或运输经营人)阶段。<sup>1</sup>

在传统货运代理阶段,国际货运代理人根据其与客户订立的委托合同或协议进行工作。主要从事替货主安排货物运输及货物进出口的相关事宜,包括替货主交接货物、办理单证、定舱、安排托运、报关、保险和仓储等。这些业务一般都与货物运输密切相关。从法律的角度来看,货运代理人在该阶段中是客户的代理人。且在此阶段,货运代理人的主要收入来源是通过为客户方提供各类服务而获取的佣金或代理费。

随着集装箱运输和国际多式联运的产生和发展,为了获取更丰厚的利润,传统的货运代理人在为客户方提供服务的基础上,迅速扩大自己的业务范围。事实上,其不仅起到货主与承运人之间办理货物运输事宜的桥梁作用,而且根据国际贸易对各类货物的运输要求,承担起集中托运、多式联运和综合物流管理的任务,发挥着承运人和独立经营人的职能。货运代理人即从传统货运代理人阶段进入了无船承运人(或运输经营人)阶段。在该阶段,货运代理人签发自己的运输单据,提供运输仓储过程中的运输服务,而且对从接受货物开始至目的地交付货物为止的货物运输过程负责。此时的货运代理人不再仅仅是传统意义上的货运代理人,有一部分货运代理人实际上是以无船承运人身份从事业务经营活动的。

“无船承运人”这一法律概念,最早出现在美国的法律及监管环境中。但我国《海运条例》的实施,使得虽在我国相关的法律法规中找不到无船承运人的概念,却使无船承运人拥有了明确的法律地位。<sup>2</sup>《海运条例》首次对我国国际航运实践中出现的无船承运业务经营者及其业务活动作出了比较全面的规定,界定了无船承运人与国际货运代理人的经营界限,规定国际货运代理人经营无船承运

<sup>1</sup> 杨志刚. 国际集装箱多式联运实务与法规. 北京: 人民交通出版社, 2001. 497

<sup>2</sup> 郭建君. 无船承运人拒绝交货的背后. 中国水运, 2006, 8: 46

业务必须取得无船承运人资质，充分体现了货运企业分类管理的思想。这对于规范我国外贸运输市场行为，建立公平秩序和诚信机制，防范和减少海运欺诈，保障当事人的合法利益，促进中国海上国际运输经营活动的健康发展都具有十分重要的意义。

随着海上运输业的发展，我国航运界涌现出越来越多的无船承运人，它们以各种形式从事着海上货物运输、活跃着我国的航运市场。与此同时，它们也带来了许多令人困扰的法律问题。而我国《海商法》中既有的关于承运人的规范在适用于无船承运人时需要进一步加以明确。相对于无船承运人的发展及其在海运业中的地位，《海商法》对无船承运人所涉法律关系的调整无疑是滞后的。而《海运条例》对无船承运业务经营人的有关规定虽打破了以往立法中的空白情形，但随着我国航运市场的发展，其不足之处也显现出来。

本文试图对较为突出的无船承运人法律地位问题、无船承运人提单的法律问题以及我国无船承运业务管理制度的完善等问题作一探讨，希望能为政府主管部门的决策提供一些建议。



## 第一章 无船承运人概述

### 第一节 无船承运人概念的理解

#### 一、“无船承运人”的产生及其发展

在国际货运市场上,无船承运人是由处于货主与承运人之间的货运代理人演变而来的。货运代理人接受货主委托,在从事代办租船、订舱、配载、缮制有关证件、报关、报验、保险、拆装集装箱、结算运杂费,乃至交单议付和结汇等业务过程中,对于实际承运人不愿承运接受的来自中小托运人的拼箱货进行集运,与实际承运人洽谈取得远非中小托运人自身所能得到的优惠运价,该部分货运代理人便逐步分离成为无船承运人,签发自己的提单或其他运输单证,通过船舶运输经营者完成海上货物运输,并承担承运人责任。

##### 1、美国法

“无船承运人”这一法律概念,最早出现于美国的法律及监管环境中,可以说无船承运人的法律概念是美国法律的产物。早在1961年美国的联邦海事委员会FMC(Federal Maritime Commission)发布的第4号通令(General Order 4)中就有规定:在美国FMC的管辖下,不营运船舶而作为海洋公共承运人,以自己的名义做成费率表、作广告宣传进行集货、安排海上运输的承运人,自己承担责任而提供海上运输服务的人。称之为无船承运人(Non-Vessel Operating Common Carrier-NVOCC)。此外确定了这种无船承运人具有1916年海事法中的海洋公共承运人(Ocean Common Carrier by water)的地位。<sup>3</sup>可见,“无船承运人”是由美国的FMC创建的。

在美国《1984年航运法》(Shipping Act of 1984)的第3节“定义”的第17条中规定:“无船公共承运人,是指不经营用以提供远洋运输服务的船舶的公共承运人,其与远洋公共承运人之间的关系属于托运人。”该法律在1998年被修订,

<sup>3</sup> 司玉琢. 国际海事立法趋势及对策研究. 北京: 法律出版社, 2002. 39

并于1999年5月1日生效,即《1998年远洋航运改革法》(OSRA- Ocean Shipping Reform Act of 1998)。在其第17条中重新规定:无船承运人是指不经营用以提供远洋运输服务船舶的公共承运人,其与远洋公共承运人之间的关系为托运人。同时,就其与货物托运人的关系而言,则是承运人。此条中将“无船公共承运人”更名为“无船承运人”,去掉了“公共”二字,并将之与“远洋货运代理人”一起纳入“远洋运输中介人”的范畴中。该法律在第三节中运用了“远洋运输中介人”(OTI- ocean Transportation Intermediary)的概念,对远洋货运代理人和无船承运人作了严格的区分。“远洋运输中介人”包括远洋货运代理人和无船承运人,前者是指代表托运人通过公共承运人订舱或做出其他舱位安排将货物从美国发运出去的人,以及为这些货载缮制单证或从事有关活动的人,而后者则指并不经营所提供的远洋运输船舶的人,与远洋运输承运人的关系是托运人。‘美国第九巡回上诉法院将无船承运人描述为:“无船承运人是货物托运人与运输货物的船舶经营者之间的中间人。通常,无船承运人将各托运人的货物合并进行一次托运,为进行货物的运输与船方订立合同,并将货物交付给船方,通常装在一个铅封的集装箱中……无船承运人的作用类似于陆上货运代理人,将来自多个托运人的少量货物拼装在大、标准尺寸的、可重复使用、能够从船舶、卡车或其他类型的运输工具上进行快速装卸的集装箱中……原始的货物托运人在将货物交给无船承运人时,从无船承运人处收到提单。无船承运人又从实际承运人处收到一份完全独立的提单,该提单上可能注明也可能未注明货物的所有人。”<sup>4</sup>

根据美国法律,无船承运人是指既不拥有船舶,也不经营船舶,但却签发自己的提单为不特定人提供班轮运输服务者。因此对于真正的货主或者托运人而言,他是承运人;但是他要以托运人的身份与经营班轮运输的公共承运人再订立运输合同,并由真正的远洋公共承运人实际完成货物的海上运输工作。

## 2、菲律宾法

菲律宾在1984年8月23日通过了《关于无船公共承运人与海运货运代理人的规则》(Rules Governing Non-Vessel Operating Common Carriers and Ocean Freight Forwarders)。其中第2条第2款明确规定,无船公共承运人是指以自己的名义签发

<sup>4</sup> 司玉琢. 国际海事立法趋势及对策研究. 北京: 法律出版社, 2002. 39

<sup>5</sup> 谁是无船承运人. 国际商报网, <http://www.ibdaily.com.cn/>

提单,对于真正的货主——托运人直接承担公共承运人责任,并且不经营提供远洋运输服务的船舶的公共承运人,其与远洋承运人之间的关系是托运人。在第3款中对于远洋货运代理人则界定为“面向公众提供下列服务的人: a 安排运输并且完成货物的集拼工作; b 对于集拼的货物进行卸货和分拨; c 与上述a、b工作有关的辅助性服务。”同时规定,如果远洋货运代理人不是以代理人的名义而是签发自己的运输单证或者承担了实际运输的责任,那他应当承担无船公共承运人的责任。第4款则规定,远洋公共承运人是指经营船舶的公共承运人,但是不包括从事租船运输的人。与美国法律规定相比较,菲律宾关于无船承运人的界定,更加注意突出了“不经营”船舶的特征,而且明确规定不能用于租船运输,仅限于班轮运输。<sup>6</sup>

### 3、中国法

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)并没有规定无船承运人这一概念,但在2002年1月1日实施的《海运条例》第7条第2款初次对“无船承运业务”作了类似于上述定义的规定:“前款所称无船承运业务,是指无船承运业务经营者以承运人身份接受托运人的货载,签发自己的提单或其它运输单证,向托运人收取运费,通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,承担承运人责任的国际海上运输经营活动。”这一规定虽然没有直接提出无船承运人的概念,但其中的“无船承运业务经营者”实际上就相当于前面提到的“无船承运人”。所不同的是,美国和菲律宾一般将无船承运业务限于班轮运输,<sup>7</sup>《海运条例》及《中华人民共和国国际海运条例实施细则》(以下简称《海运条例实施细则》)主要也是规范班轮运输的,且《海运条例》及其实施细则同时规定了无船承运业务,但没有直接规定无船承运业务仅限于班轮运输。根据“通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输”的规定来看,无船承运业务应限于国际海上货物运输,而班轮运输是国际海上货物运输的主要方式,因此班轮运输也是实务中无船承运业务的主干部分。

从以上无船承运人的发展来看,无船承运人这一概念虽首见于美国的法律,但作为一个独立的海运主体在各国海运实践的出现,并非一个延续美国法律的简

<sup>6</sup> 郭萍. 国际货运代理法律问题研究: [博士学位论文] 大连: 大连海事大学, 2006

<sup>7</sup> 许俊强. 无船承运人若干法律问题研究. 北大法律信息网, <http://www.chinalawinfo.com/>

单过程,而是海运全球化发展的实践结果。纵观各国海运的发展史,从船、货间的直接洽谈接触,到代理的中介服务,以至代理事务逐步延伸到运输环节,世界海运市场的货物周转速度效率不断提升,无船承运人作为连接货主与实际承运人的纽带和桥梁,其产生、存续及发展绝非偶然。综合世界各国航运立法和实践来看,无船承运人的概念只是航运实践中的一种习惯性称谓,还没有为国际航运界普遍接受。

## 二、“无船承运人”的含义

从国际航运市场范围来看,“无船承运人”这一术语的含义到目前还未完全取得一致。结合已有的法律规定和在国际航运实践中对无船承运人的一般理解,绝大多数国家认为无船承运人是指本身并不拥有或经营远洋运输船舶,但却以承运人身份从事国际海上货物运输业务并收取运费的人。

仅在我国,对无船承运人的解释与说明就有较大差异,可见于以下国内几个有代表性的航运术语词典:

1.《海商法大辞典》:无船承运人是指不拥有船舶而从事海上运输的人。<sup>8</sup>

2.《英汉航海技术缩写辞典》:NVOC (or NVOCC) non-vessel operating common carrier承运人本身有时并不拥有船舶,但经营国际间货物多式联运业务,即所谓无船承运人。<sup>9</sup>

3.《英汉海事缩略语词汇》:NVOC non-vessel operating carrier无船承运人,非船主航商;NVOCC non-vessel operating common carrier无船承运人(自身无船舶的航运公司),非船主航商。<sup>10</sup>

4.《英汉航海术语和缩略语》:NVO non-vessel operating common carrier by water无船承运人(本身没有船舶的航运公司,例如租船营运);NVOC non-vessel operating carrier无船承运人;NVOCC non-vessel operating common carrier无船经营共同承运人。<sup>11</sup>

<sup>8</sup> 海商法大辞典。北京:人民交通出版社, 1998. 72

<sup>9</sup> 白茂东。英汉航海技术缩写词典。大连:大连海运学院出版社, 1993. 282

<sup>10</sup> 陈有锐。英汉海事缩略语辞典。北京:海洋出版社, 2002. 357

<sup>11</sup> 王作秋。英海航海术语和缩略语。天津:天津市航海协会出版社, 1990. 935

5. 《水运技术词典》：无船承运人(Non-vessel Operating Carrier, 简称为 NVOCC), 是指集装箱运输中, 经营集装箱货运的揽货、装箱、拆箱以及内陆运输, 经营中转站或内陆站业务, 但并不经营船舶的承运人。<sup>12</sup>

依据《海运条例》第7条第2款对NVOCC的定义, 我国的NVOCC首先强调的是“无船承运业务经营者”。在承运人前冠之以“无船”, 将无船承运人与有船承运人区分开来, 但是“无船”是否单指不拥有船舶呢? 显然不是(下文将进行详解)。从《海运条例》第7条对“无船承运业务”的界定来看, 无船承运人不实际操作船舶, 要通过“国际船舶运输经营者”完成运输, 表明无船承运人不仅不拥有船舶, 也不经营船舶, 不租赁船舶。无船承运人的显著特征是, 以承运人身份承担承运人责任, 但是, 自己不进行海上货物运输。

在此, 我们可对无船承运人作以下理解: 经所在国交通行政管理部门登记后, 准予以承运人身份从事海上运输, 而本身不经营用以远洋运输船舶的企业法人。他利用船舶经营人的船舶, 以承运人身份接受托运人的货载, 签发自己的提单或其他运输单证, 向托运人收取运费, 通过船舶运输经营者完成海上货物运输, 并承担承运人责任。同时, 对于实际承运人来说, 它又是货物的托运人。总之, 无船承运人对船舶无占有和控制权, 因此无船承运人经营的是运输, 而不是船舶。

## 第二节 无船承运人的业务范围

国际货运市场上, 由于各国经济、技术实务不同, 无船承运人经营业务的范围有较大区别, 有的无船承运人兼办货物短程拖运、货物报关、货物交接、货物转运和分拨、订舱及各种不同运输方式代理业务, 有的只办理其中的一项或几项业务。由于他们一般都不拥有或掌握运输工具, 只能通过与拥有运输工具的承运人订立运输合同, 由他人实际完成运输。无船承运人在实际业务中只是契约承运人, 而实际完成运输的承运人是实际承运人。

根据《海运条例》及其实施细则的规定, 无船承运业务包括为完成该项业务围绕其所承运的货物开展的下列活动: (1) 以承运人身份与托运人订立国际货物

<sup>12</sup> 水运技术词典。北京: 人民交通出版社, 2000. 153

运输合同；(2) 以承运人身份接收货物、交付货物；(3) 签发提单或者其他运输单证；(4) 收取运费及其他服务报酬；(5) 向国际船舶运输经营者或者其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理托运；(6) 支付港到港运费或者其他运输费用；(7) 集装箱拆箱、集拼箱业务；(8) 其他相关的业务。

这一规定实际上正是无船承运业务范围的规定。其第(5)项业务的规定，对于理解《海运条例》及其实施细则所规范的无船承运业务具有重要意义。这一规定表明了以下两点：

第一，这一规定与《海运条例》第7条第2款中“通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输”的规定相结合，意味着无船承运业务经营者须向国际船舶运输经营者为所承运的货物订舱和办理托运，而不得通过与他人订立船舶经营合同或者租船合同，经营他人的船舶或者船舶的部分舱位，再以承运人身份向托运人提供国际海上货物运输服务。根据《海运条例实施细则》第3条第1款的规定，这种业务属于国际船舶运输业务范畴。

第二，“为所承运的货物订舱和办理托运”的规定，表明无船承运业务经营者与国际船舶运输经营者之间的关系是托运人与承运人之间的关系，不包括两者通过订立租船合同所具有的承租人与出租人之间的关系。因而，《海运条例》及其实施细则所规范的无船承运业务经营者，从其法律地位看，相对于货方而言，它是承运人；相对于国际船舶运输经营者而言，它是托运人。

上述第(6)项业务，即“支付港到港运费或者其他运输费用”，是指无船承运业务经营者以自己的名义，向国际船舶运输经营者支付海运运费，或者向其他运输方式经营者支付运费；第(7)项和第(8)项业务，即“集装箱拆箱、集拼箱业务”和“其他相关的业务”，是无船承运业务经营者为履行承运人的义务而所需的业务，而不是指取得无船承运业务资格的企业可以单独经营这两项业务，否则将同货运代理业务范围相混淆，无船承运人需在完成其他几项业务的基础上才能经营(7)、(8)项业务。从《海运条例》及其实施细则所规范的无船承运业务范围来看，其并不等同于传统的货代业务范围，而只是取代了《国际货物运输代理业管理规定实施细则(试行)》第2条规定的货代作为独立经营人所经营的业务。例如：取得无船承运业务资格，并不等于取得经营进出口货物报关业务

的资格。

### 第三节 无船承运人的特征

从以上对无船承运人含义及其业务范围的分析来看,其具有以下几项显著的特征:

第一,无船承运人具有双重身份。根据《海商法》第42条,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。此处的承运人既可以是船承运人,也可以是不拥有船舶而从事海上运输的无船承运人;而且,无船承运人安排货物的海上运输,签发自己的提单给托运人,用以证明其与货物托运人之间存在合同关系,该单据本身载有货物的情况,是双方解决争议的依据。所以,无船承运人符合我国《海商法》关于承运人的定义,具有承运人的身份。另一方面,无船承运人依据与货物托运人之间的运输合同,将收到的货主的拼箱货托付给从事远洋运输的承运人承运,以自己的名义与其重新签订一个独立于前面的运输合同的海上货物运输合同。这样一来,在新的运输合同关系当中,无船承运人变成了托运人,而远洋运输承运人成了真正的承运人,即整个运输关系中的实际承运人。

第二,无船承运人不可能作为实际承运人。无船承运人本身并不拥有、经营运输船舶,因而不可能作为实际承运人来完成实际的海上运输任务。在海上运输中,只可作为契约承运人。

第三,无船承运人须完成国际海上货物运输,但是其本身并不经营用以远洋班轮运输的船舶。尽管无船承运人在经营多式联运业务时不是远洋运输区段的实际承运人,而有可能是其他运输区段的实际承运人,如内河驳运或公路运输区段。但是,在无船承运人承担其他非远洋运输区段的运输任务时,其已经不再具备无船承运人的特征。而如果某国际船舶公司在某条航线上经营班轮运输业务,其身份是远洋公共承运人,但在另一条航线上经营无船承运业务,那么,在该航线上,就其业务而言,该国际船舶公司就应被认定为无船承运人。因此,无船承运人并不是没有任何可以承担运输任务的船舶,而是说不经营用以远洋班轮运输的船

船。<sup>13</sup>这是无船承运人的一个最显著的表征，也是划分无船承运人和远洋公共承运人的关键之处。《海运条例实施细则》第13条规定，没有在中国港口开展国际班轮运输业务，但利用国际班轮运输经营者提供的支线服务，在中国港口承揽货物后运抵外国港口中转的，应当按照本实施细则的有关规定，取得无船承运业务经营资格。该条说明，一些拥有船舶、经营船舶的干线船经营人在我国港口到国外或境外港口的支线上并不拥有、经营船舶，而是以无船承运人的身份进行经营活动，在支线运输业务上其无船承运人的身份与其在干线上拥有、经营船舶并不矛盾。同时，“不经营海运船舶却提供海运服务”也使无船承运人和实际承运人在承运人的强制履行义务方面和责任承担等方面有明显区别。实际承运人应当履行的某些义务，如适航、合理速遣、禁止不合理绕航等，无船承运人则不用承担。实际承运人的不完全过失责任，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，无船承运人因本身不经营船舶，所以不存在不完全过失责任。如果在运输过程中，无船承运人因自身行为有过失而造成货物灭失、损坏或其他损失，应承担完全责任，即所谓的严格责任。<sup>14</sup>

第四，有法律规定和监管措施。我国把无船承运人和国际货运代理人划归政府的两个一级职能部门管理并分别颁布法规体系。依据我国的《海运条例》，交通部对无船承运人的业务实施监管，并从立法的高度界定了无船承运人与国际货运代理人的经营界线与责任划分，并且规定了无船承运人提单登记制度、缴纳注册保证金制度、运价报备制度等相应的管理措施。

应该说，无船承运人的出现，对货主和船东均有好处。对前者而言，原本既要和货代打交道，又要和船东打交道，因为一旦发生货损、货差，货代并不承担相应的法律责任，而现在仅需找到一个合适的无船承运人即可；而对于后者来说，情况亦然，因为无船承运人就是托运人，所有问题与之处理即可解决。

<sup>13</sup> 潘进. 关于无船承运人制度的立法分析. 福建万石律师事务所网, <http://www.wanslaw.com/>

<sup>14</sup> 吴琼. 无船承运人制度的法律研究. 中国海事, 2006, 3: 32



## 第二章 我国的无船承运人业务管理制度

### 第一节 我国对无船承运业务的监管

我国《海运条例》借鉴其他国家(主要是美国)立法、根据无船承运业务的自身特征以及我国航运市场的发展需求,建立了我国对无船承运人的监督管理制度。主要包括以下内容:

第一,无船承运业务资格的取得。《海运条例》第7条规定:“在中国境内经营无船承运业务,应当在中国境内依法设立企业法人。”即只有取得无船承运业务经营资格的企业法人才可以在中国开展无船承运业务。《海运条例》对从事无船承运业务经营者的企业注册资本未作具体要求。但并不是说对无船承运业务经营者的企业注册资本就没有限制。由于其必须首先具有企业法人资格,故无船承运业务经营企业的最低注册资本受《公司法》调整。<sup>15</sup>

第二,保证金制度。《海运条例》第7条要求:经营无船承运业务,应当向交通主管部门交纳保证金,保证金金额为80万元人民币;并且每设立一个分支机构,增加保证金20万元人民币。无船承运业务经营者设立的保证金受中国法律的保护,保证金仅限于以下用途的支付:(1)根据法院的生效判决或关于强制执行仲裁裁决的法院决定,清偿由于无船承运业务经营者不履行承运人义务或不适当履行承运人义务所产生的债务;(2)交通主管部门对其处以的罚款。一旦保证金金额少于《海运条例》规定的80万元人民币的限额,无船承运业务经营者应从接到交通部主管部门的书面通知之日起30日内立即补足保证金金额,否则,交通主管部门有权根据《海运条例》第15条的规定撤销无船承运业务经营者的资格证书。

第三,提单登记制度。在《海运条例》实施以前,我国尚未建立无船承运人提单登记制度,市场秩序很不规范,无船承运人(特别是境外无船承运人)利用提

<sup>15</sup> 王铮. 无船承运人基本法律问题研究: [硕士学位论文] 大连: 大连海事大学, 2004

单诈骗的案件屡见不鲜。所以,为了使托运人、收货人等货物利益方能够较为方便地确定承运人,确保其权利义务关系的明确,也为了防止无船承运人滥用、冒用他人提单,《海运条例》第7条规定:经营无船承运业务,应当向交通主管部门办理提单登记。而且,无船承运人也只能签发自己公司的提单。另外根据《海运条例》第8条规定,申请经营无船承运业务的申请人在申请提单登记时,应当同时附送已经按照条例交纳保证金的相关证明。

第四,运价报备制度。由于无船承运人是公共承运人,所以原则上应当没有歧视的提供海运服务,其运价应当公开公平。所以《海运条例》第3条中要求无船承运人应当公开运价以及协议运价,并将其向交通主管部门进行备案,报备运价包括公布运价和协议运价。公布运价是指国际船舶运输公司或无船承运人运价本上载明的运价;协议运价是指国际船舶运输公司与货主、无船承运人或受货主委托的代理人商定的运价。而且经备案生效的运价才能被执行。

第五,对外国无船承运业务经营者的管理。如果外国无船承运业务经营者根据外国法已经取得了无船承运业务的经营资格,且具有合法的财务责任保证,在按照《海运条例》及其实施细则申请进出中国港口的无船承运业务时,可以不在中国境内交存保证金。但是,为了保证外国无船承运业务经营者有足够的清偿受害人引起无船承运业务产生的债务,该外国无船承运业务经营者的政府主管部门应与中国政府交通主管部门就其财务保证责任实现方式签订协议。<sup>16</sup>

以上各项管理制度作为无船承运人的市场准入条件和行为规范,必将对我国国际航运市场产生重大积极的影响。

## 第二节 无船承运人保证金制度与责任保险制度

### 一、保证金制度

《海运条例》明确规定了内、外资投资经营无船承运业务的准入政策,特别是第7条关于保证金制度的规定体现了世贸组织国民待遇和公开、透明的原则,

<sup>16</sup> 参见 中华人民共和国国际海运条例, 12 条

建立了损害赔偿救济机制,对于防范和减少海事欺诈,保护当事人的利益,对于规范海运市场秩序,促进公平竞争都具有积极的意义。

### (一)、保证金的法律性质

《海运条例》第8条第3款规定:保证金用于无船承运业务经营者清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的债务以及支付罚款。由此可将保证金的用途归纳为如下两点:一是用于无船承运人清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的债务;二是用于支付行政罚款。第26条又规定:未依照本条例的规定办理提单登记并交纳保证金的,不得经营无船承运业务。可见我国《海运条例》设立的保证金制度既设定了无船承运业务市场准入的条件,又建立了损害赔偿救济制度和承担行政责任制度。

保证金制度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。动用保证金的依据在于三点:法院的生效判决;司法机关裁定执行的仲裁机构裁决;交通主管部门依法处以行政罚款。除此之外,任何人不得以任何理由动用保证金。<sup>17</sup>这主要是为了保护无船承运人对保证金的所有权,以及其他可能对保证金享有权利的人的利益,比如无船承运人债权人的利益。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,我国《海运条例》建立的保证金制度有利于防范和减少海运欺诈,保护当事人的合法权益,同时也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)、保证金数额确定的矛盾性

《海运条例》第8条第2款规定: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账户

<sup>17</sup>参见 中华人民共和国国际海运条例实施细则。19条

交存。可见，目前确定的保证金数额是80万元人民币。保证金，既是市场准入的条件，同时也建立起损害赔偿救济制度和承担行政责任制度。但是，保证金作为市场准入的条件和作为损害赔偿救济制度实际上是存在矛盾的，具体就体现在对保证金数额的确定上。

从市场准入方面来看，虽然完全没有市场准入的限制也会带来种种风险，但是逐步放宽运输服务业的市场准入限制，以促进运输业的发展，已经成为一种必然的趋势。此外，中国加入世贸组织在服务贸易方面承诺许可程序和条件不构成市场准入的壁垒，且对贸易的限制作用不超过必要的限度。所以放宽限制也是中国履行入世承诺的一种义务。由于这种放宽限制的需要，保证金作为市场准入的条件，就不应过高，而应处于一个比较低水平。否则就成为进入市场的不必要的障碍。从经济学角度来讲，提供大量保证金也在一定程度上限制了一个公司在市场上自由经营的能力，对于保证无船承运业务交易秩序也是不利的。

从损害赔偿救济制度来看，无船承运业务经营者不履行承运人义务或者履行义务不当，会损害托运人或实际承运人的权益，其所产生的债务虽然是一个不确定的数字，但是不排除这种债务会很高的可能性。所以，从充分保护托运人和实际承运人的需要来看，保证金就应该较高，过低的保证金不会是一种有效的救济方式。

可见，保证金的数额由于保证金作为市场准入的条件和作为损害赔偿救济制度而存在矛盾，因此应该在这两者之间找到一个平衡点，使之既不会因为过高成为进入市场的不必要的障碍而影响无船承运业的发展，也不会因为过低使之对相关人的救济落到空处。由于这一数额是保证金作为市场准入的条件和作为损害赔偿救济制度两者之间的一个平衡点，所以从理论上讲，它并不能为债权人提供充分的救济，不能防范所有的风险。<sup>18</sup>

实践证明，保证金在规范无船承运企业行为、发挥政府监管职能方面确实发挥了不可替代的作用：一方面，无船承运业是高风险行业，在发生商业纠纷时，保证金制度有力地保障了赔偿金额得以支付，并具备追偿功能；另一方面，保证

<sup>18</sup> 王远东. 浅析无船承运人保证金制度. 中国高等职业教育网, <http://chinagz.org/>

金的警示性，又有力地规范了企业行为，使政府监管效果明显。<sup>19</sup>保证金制度发挥的作用是值得肯定的，同时，也应注意到，保证金制度在化解企业风险方面远远不足，需要“植入”保险形式加以替代或补充。

## 二、责任保险制度

在海上货物运输中无船承运人面临着巨大的责任风险，由于实际承运人及其代理人的过失或疏忽，造成货物毁损、灭失，或者无单放货的情况下，无船承运人会面临货主或船东基于违约责任对其提出的高额索赔。无船承运人承担的责任风险主要来源于如下几个方面：<sup>20</sup>（1）基于当事人的身份所产生的风险。针对于海运提单（实际承运人签发的提单），无船承运人往往作为货物的托运人出现。此时，它将作为当事人而对实际承运人承担首要责任，即负责向实际承运人支付运费、安全返回集装箱、以及赔偿因误报装船货物的性质和数量而引起的损失等。而作为与货主订立运输合同的当事人，无船承运人还将面临迟延交付货物、错误交付货物、无单放货等风险。<sup>20</sup>（2）基于合同所产生的风险。在多式联运中，多式联运经营人往往向货主签发全程提单，从而对整个运输合同负责。多式联运经营人往往把各个区段的运输分别交给海陆空的实际承运人。在涉及海运的领域，多式联运经营人可能将以无船承运人的身份出现，在与货主订立的运输合同中，其作为缔约承运人，应对货物运输承担责任，即从收到货物时起至货物交付时止，对货物的灭失或损害负责。当然，这种责任根据我国《海商法》第60条的规定，可以在合同中约定，货物在指定的实际承运人掌管期间发生的灭失、损害或者迟延交付的，无船承运人不负赔偿责任，从而使其责任形式发生变化。无船承运人所承担的责任有很大一部分是这一类。（3）基于共同海损的分摊而产生的风险、以及海关行为等。在与实际承运人的运输合同中，无船承运人作为托运人常常面临装船的集装箱及其货物需要进行共同海损分摊，无船承运人可能会在实际承运人声明共同海损之后被要求提供共同海损的协议书。如果无船承运人负责装箱，却未对货物投保共同海损险，那么除非无船承运人提供共同海损协议书，否则被留置的集装箱不可能得以释放，仓储费和租赁费将在共同海损理算期间和等待货主提供共同海损担保书或协议书的期间中不断增加。在这样的情况下，无船承运

<sup>19</sup> 无船承运人市场保证金制度发挥积极作用。中国港口网，<http://www.cnport.cn/>

<sup>20</sup> 无船承运人的责任问题。第一财富网，<http://www.law.1caifu.com/>

人将陷入不得不参与共损分摊,否则可能陷于被其客户以迟延交货或者不交货诉之法院的困境之中。<sup>21</sup>

对于无船承运人来说,由于本身的财力因素,无法自力面对高额的索赔。上已述及无船承运人设立的保证金也并不能为债权人提供充分的救济,不能防范所有的风险。因此,通过投保责任险,无船承运人可将巨大的风险转移给保险公司,实践中许多无船承运人也正因此而受益。目前,国内外许多无船承运人和货运代理人投保了此类责任险。所谓责任保险(liability insurance)是指投保人与保险人订立保险合同,保险人承诺,在被保险人因为事故或其他因素(如疏忽、过失等行为)造成第三人损害须对第三人承担赔偿责任时,由保险人负责赔偿的一种商业保险。我国《保险法》第34条第2款规定:“责任保险是指以被保险人对第三者依法应负的赔偿责任为保险标的的保险。”依照责任保险合同,投保人(被保险人)按照约定向保险人支付保险费,在被保险人致人损害而应当承担赔偿责任时,由保险人按照保险单约定承担给付保险赔偿金的义务。因责任保险以被保险人对第三人的赔偿责任为标的,以填补被保险人对第三人承担赔偿责任所受损失为目的,又被称之为第三人保险(third party insurance)或者第三者责任保险(third party liability insurance)。责任保险不仅有助于消除被保险人承担的经济上的损失危险而具有利用价值,同时责任保险可以使被保险人避免因必须抗辩受害人提出的各种形式的索赔而不得不承受的紧张(strain)、不便(inconvenience)和劳顿(harassment)。<sup>22</sup>

目前,我国国内保险公司还尚未开展针对无船承运人和货运代理人的责任保险。这也是《海运条例》规定无船承运人保证金制度的一个重要原因。国内的无船承运人责任险业务主要由外资保险公司和如1968年在伦敦成立的联运互保协会(TT CLUB)等针对无船承运人的互保协会来承保。目前,TT CLUB针对无船承运人承保产生于合同、国内法或国际公约下的法律责任,包括货物的灭失和损害,因错误或过失而导致的迟延交货、未经授权放货,第三方责任,财产和业务中断的风险,罚款和责任,有关调查、抗辩、协商的费用,错误指示的费用等。我国《海商法》仅仅规定对第三人的责任可以作为保险标,而《保险法》中有关责任

<sup>21</sup> 高莉丽. 浅议无船承运人责任保险制度. 对外经贸实务, 2006, 7: 26

<sup>22</sup> 邹海林. 责任保险论. 北京: 法律出版社, 1999

保险的规定也仅仅是概括性的。因此,我国应在《海商法》中增加有关责任保险的规定。对此,《海运条例实施细则》已经作出了有益的探索,该细则第12条规定,外国无船承运业务经营者按照外国法律已取得经营资格且有合法财务责任保证的,在按照《海运条例》及其实施细则申请从事进出中国港口的无船承运业务时,可以不向中国境内的银行交存保证金。但为了保证外国无船承运业务经营者清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的债务以及支付罚款,满足《海运条例》第8条第3款的规定,该外国无船承运业务经营者的政府主管部门与中国政府交通主管部门应就财务责任保证实现方式签订协议。

应该指出的是,如上所述保证金既是市场准入的条件,同时也建立起损害赔偿救济制度和承担行政责任制度。就其性质而言,是多重的,其功能也不至一个。责任保险和保证金虽然在功能上有相同之处,但是责任保险功能的单一性即由于保险公司是第三方,其服务内容可以替代保证金中的赔偿功能,但是却无法承担政府罚款的功能,决定了它不可能代替保证金,即使有了完备的责任保险,保证金仍然有与之共存的价值。另外,由于保证金数额的有限,导致其在防范风险方面所能发挥的作用也是有限的,所以建立有关无船承运人责任保险制度是有必要的。同时无船承运人应当认识到并不是有了责任保险,他的任何责任都得以开脱。目前,国外大部分的无船承运人责任保险单中都列有下列的不予承保风险:

(1) 凭借私人或银行保函,而不是提单或物权凭证交付货物,对此无船承运人应向客户而不是保险人索赔(这就要求无船承运人在无单放货时必须审查客户的实力、保函的真实性及保证人的代为偿债能力等);(2) 为损坏的货物签发清洁提单或预借提单,以求得赔偿(根据大多数国家的法律此种行为构成欺诈,保函不仅不能对抗收货人,而且在承运人与托运人和保证人之间也通常会被判定为无效);(3) 向船舶所有人故意错误申报货物的种类和体积(这实际上也构成欺诈,产生的后果保险人不予赔偿);(4) 没有从客户那里收到运费;(5) 在保险期间以外发生的危险或事故不予承保;(6) 其他通常的除外责任,如放射性、核辐射、被保险人的破产以及走私等不法贸易引起的危险,以及被保险人故意或轻率的行为。<sup>23</sup>

总之,保证金和责任保险之间是不能互相替代的,两者之间存在一种互补性,

<sup>23</sup> 王远东. 浅析无船承运人保证金制度. 中国高等职业教育网, <http://chinagz.org/>

使两者紧密结合才更有利于维护各方当事人的合法权益,从而更有利于无船承运业务的发展。

### 第三节 我国无船承运人制度在实践中面临的问题及其完善

对《海运条例》及其实施细则将“无船承运人”单独认定的问题,世界上最大的国际货运代理组织——国际货运代理协会(FIATA)曾提出了质疑,认为无船承运人“是不可行”的,建议“暂时停止实施”。我国外经贸部和交通部也曾对是否单独规定无船承运人制度产生过严重的分歧。但不管怎样,无船承运人制度的规定已经依据《立法法》而出台。不过我们可以看出,无船承运人制度从其诞生开始就注定了其发展不会是一帆风顺的。无船承运人制度在实践中存在的问题主要有以下几个方面:

第一,由于以前的法律并没有对无船承运业务做出界定,但这一块的业务实际存在于外贸领域,因此相当多的货运代理企业也涉足了无船承运业务,而货运代理企业的主管部门是原外经贸部(后来并入到商务部)。《海运条例》颁布后,无船承运业务与货运代理业务分开界定,且主管机关成了交通部。新条例的出台和旧条例出现了严重分歧,特别是由于大部分货代企业的业务涉及了代理和无船承运两部分内容,而现在有了两个主管部门,那么,这些已经合法存在并独立开展业务的企业到底应该听从哪个部门的规定,谁也无法说清楚,货代企业的老总们也更是无所适从。

第二,无船承运人的准入门槛过低,会导致一个恶果,就是不能对托运人(或者货主)的权益给予充分的保障。根据《海运条例》的规定,无船承运人只要缴纳80万元人民币的保证金并进行提单报备即可取得开展无船承运业务的资格,并没有注册资金和从业经历方面的要求,这80万元人民币的保证金对于货值可能高达几百万元甚至上千万元的货物来说,只能是杯水车薪。虽然无船承运人必须是依法成立的法人企业,但根据《公司法》第26条第2款的规定,有限责任公司注册资本的最低限额为人民币3万元。因此,即使是依法成立的公司法人也是难于保障无船承运人的支付能力。有的无船承运人可能就因为一次事故的索赔就会破产,不能给损失方以足够的赔偿。



第三,根据我国的入世承诺,政府应在规定的年限内逐步放开外资进入货运业务。然而《海运条例》中没有关于限制外资进入的条款,境外企业必将借此机会大举进入我国的无船承运市场,尤其是一些长期从事远洋公共承运业务的跨国公司,其中不乏象MAERSK(马士基公司)、APL(美国总统轮船公司)、CMA(达飞轮船公司)这样的跨国公司,资本极为雄厚,而目前我国从事无船承运业务的大多是一些中小型的货代企业,与这些大的跨国公司相比,服务水平低下,管理模式落后,一旦外资进入,这些企业必将失去生存机会,我国货运行业的发展将遭受重挫,不符合我国的国家利益。

由于目前的立法还存在上述不完善之处,那么,目前航运界和学者、专家在遵守法律法规规定的同时,还应在立法的修改和完善方面继续努力。笔者对此也从以下几个方面进行了考虑:

首先,应明确对无船承运业务进行监管的部门只能是交通行政管理部门。这一做法也符合国际惯例,有利于建立健康有序的无船承运人市场,促进外贸运输的发展,切实维护广大货主的利益。

其次,应完善我国无船承运人的市场准入资格。中国无船承运经营者的主力军主要是原来的货运代理企业。货运代理企业作为独立经营人签发提单时,必须严格按照《海运条例》的规定取得无船承运人资质才能签发。另外,由于目前80万元人民币的保证金并不能有效地防止提单欺诈行为,在无船承运经营者中可以实行责任保险与设立保证金并行制,提高无船承运人赔偿责任能力。

第三,应完善外国无船承运人的市场准入资格。《海运条例实施细则》第25条规定,外国(境外)的无船承运业务经营人在办理无船承运业务经营人的登记手续取得无船承运业务经营资格后,便可开展无船承运业务,提单可在中国流通,但其必须委托具有相应资格的代理签发提单。在中国无住所的须指定一名联络人,负责海运条例及有关司法程序的联络。依据《海运条例》第7条的规定,国内公司从事无船承运业务要缴纳80万元的保证金,且每增设一个分支机构再增加保证金20万元。而外国公司即使在中国有许多办事处,寻找代理无船承运业务时只需一次交纳80万元保证金。显然,《海运条例》对外国无船承运业务经营人的规定虽打破了以往立法中的空白情形,但还是比中国无船承运经营者的要求宽

松。1996年外经贸部出台的《外商投资国际货运代理管理规定》要求的注册资金为100万美元，而《海运条例》的规定无疑让外国的无船承运人有空可钻，更加名正言顺、轻而易举地进入了我国的货运市场。所以应通过修改现有规章或规定或发布规范性文件的方式，对外国无船承运人在国内设立代表处加强管理和规范；另一方面，对于有实际经营活动的外国企业要求以设立分公司的形式取代办事处，使其过度到和中国无船承运人的设立条件一致。另外，国外的无船承运人在国内无承担责任的载体，无法承担当事人之间民事责任风险。如果在我国登记的无船承运人企业，注册团体法人，组成互保协会，明确担保的责任条款，规定少量的保证金，作为开展无船承运人业务担保的尝试，一方面可减少保证金对企业流动资金的占用，另一方面可以提高无船承运企业抵御责任风险的能力。考虑到我国的实际情况，建议相关部门在今后《海运条例》的修订中予以考虑。

### 第三章 无船承运人的法律地位

#### 第一节 无船承运人法律地位的认定

##### 一、无船承运人是承运人

美国的《1999 年海上货物运输法（草案）》第 2 条中将承运人分为契约承运人和履约承运人。契约承运人是指与货物托运人签订运输合同的人；履约承运人则是指履行、承诺履行或组织履行运输合同项下契约承运人的任何义务的人。此处的履约承运人就是我们通常所讲的实际承运人。我国《海商法》第 42 条中给承运人作了如下定义：“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。”我国《海商法》对承运人的定义借鉴了《汉堡规则》，强调了承运人作为契约一方的意义。<sup>24</sup>而且，与《海牙规则》相比，我国《海商法》将承运人的范围扩大到船东和租船人以外，其中就包括了无船承运人。换句话说，承运人不必拘泥于船舶的所有者或经营者。一个主体是否是承运人，我们只需考察与其订立海上货物运输合同的对方是托运人即可。如果无船承运人与托运人之间的合同是海上货物运输合同，那么无船承运人便具有承运人的法律地位。<sup>25</sup>

美国的《1998 年远洋航运改革法》（Ocean Shipping Reform Act of 1998，简称 OSRA 1998）将无船承运人定义为：“无船承运人是指不经营提供远洋运输的船舶的公共承运人，其对于远洋公共承运人而言是托运人。”《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》（以下简称《货代管理规定实施细则》）中没有直接定义类似无船承运人的当事人——“独立经营人”，但在第 2 条第 3 款作了如下定义：“国际货运代理企业作为独立经营人从事国际货运代理业务，是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人，发货人或其代理人的委托，签发

<sup>24</sup> 於士成，杨召南，汪淮江. 海商法. 北京：法律出版社，1997. 89

<sup>25</sup> 江燕. 关于无船承运人的若干法律问题. 航运交易公报，2002，31

运输单证，履行运输合同并收取运费以及服务费的行为”，间接地对独立经营人作出了承运人的定义。而《海运条例》第7条对无船承运业务作了如下定义：“前款所称无船承运业务，是指无船承运业务经营者以承运人身份接受托运人的货载，签发自己的提单或者其他运输单证，向托运人收取运费，通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输，承担承运人责任的国际海上运输经营活动。”从中可以得出无船承运人的定义。由此可见，无船承运人的身份依美国的《1998年远洋航运改革法》和我国《海运条例》的定义，应属于承运人的范畴。我国《海商法》也间接承认了无船承运人的法律地位，《海商法》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。”此处的承运人可以是不拥有船舶而从事海上运输的契约承运人，与实际承运人相对称。所以，我国《海商法》实际上赋予了无船承运人以承运人的法律地位。但是，依据《货代管理规定实施细则》中的独立经营人的定义，因其并没有明确履行的仅仅限于海上货物运输合同，所以，该独立经营人的身份可能超出了我国《海商法》所定义的承运人，在实践中只能作具体认定了，本文讨论的无船承运人，仅限于在我国《海商法》下定义的承运人范围内。

从以上分析可以得出的结论是：无船承运人符合《海商法》关于承运人的定义，是与托运人订立海上货物运输合同的人，属于承运人的范畴，至少它可以被视为契约承运人。

作为从事国际货物运输的人来说，必须具备精通业务的能力、具备经营管理的方法和经验、具体业务执行的知识及有关信息等。同时还要拥有运输工具、设备和设施等物力条件。无船承运人虽不具备完成运输最主要的物力条件——交通运输工具，但其具有较强的办事能力。因此，他可以利用自己业务能力方面的优势，为货方提供包括运输组织在内的一揽子服务。在掌握大量货源的情况下，他甚至可能通过运输路线的选择、中转地点的选择以及实际承运人的选择等运输组织工作，对实际承运人进行控制和使用。

## 二、无船承运人作为托运人时

无船承运人依据与货物托运人之间的运输合同，将收到的货主的拼箱货托付给从事远洋运输的承运人承运，以自己的名义与其重新签订一个独立于前面的海

上货物运输合同。这样一来,在新的运输合同关系中,无船承运人便成了托运人,而远洋运输承运人成了真正的承运人,即整个运输关系中的实际承运人。那么,无船承运人相对于实际承运人是否一定为托运人呢?

根据我国《海商法》第42条规定:“托运人”是指:(1)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人;(2)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输有关的承运人的人。我国托运人的概念几乎原样引用了《汉堡规则》的规定。根据《汉堡规则》的规定,托运人既包括与承运人缔约的人,还包括交货给承运人的人。这里的承运人显然包括实际承运人在内,那么,与实际承运人缔约或向其交货的无船承运人就理应视为托运人。我国《海商法》虽然未用“或者”一词表明它们之间的关系,但应理解为是选择关系,即只要满足其中的一个条件就是托运人。<sup>26</sup>根据我国《海运条例》第7条的规定,无船承运经营人是通过国际船舶运输经营人完成国际海上货物运输。无船承运人向国际船舶运输经营者或者其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理托运,并支付港到港运费或者其他运输费用。可见,无船承运人所经营的海上运输是通过以自己的名义和海运承运人签订海上运输合同,由海运承运人实际完成的。无船承运人相对于海运承运人来说,是海上货物运输合同的另一方当事人,并以本人的名义将货物交给海运承运人,处于托运人的地位。对托运人身份的判断应着眼于与承运人或实际承运人身份的对应性上。<sup>27</sup>综上所述,相对于实际承运人而言,将无船承运人视为托运人是完全合理的。

承运人和托运人是一对相对应的概念,我国《海商法》和《汉堡规则》都采取用其中一词来解释另一词的方法。无船承运人究竟处于何种法律地位,是由其民事法律活动的内容来决定的。相对方不同,其法律地位也随之改变。

## 第二节 无船承运人的身份识别

无船承运人是货物托运人(货主)和运送货物的远洋公共承运人(船舶经营

<sup>26</sup> 於士成,杨召南,汪淮江.海商法.北京:法律出版社,1997.104

<sup>27</sup> 徐巍.无船承运人若干法律问题研究.海事司法论坛,2005,2:3

人)之间的桥梁,以其特殊而不可或缺的地位,在国际海运业中正发挥着日益重要的作用。由于无船承运人是一个经演变而来的运输主体,其身份经常会与其它相关运输主体如实际承运人、公共承运人、租船人、货运代理人等产生混淆。故有必要将无船承运人与相关法律主体进行比较分析,以便进一步识别其身份。

### 一、无船承运人与实际承运人

基于与实际承运人的合同约定,两者之间的法律关系是托运人与承运人的关系。无船承运人处于托运人的地位(上文已述),此时,无船承运人享有托运人的权利并承担托运人的义务。相对于货主而言,两者之间还是承运人与实际承运人的关系,适用《海商法》第60条至第65条的规定,即无船承运人对全程运输负责,实际承运人仅对自己实际履行的部分负责;无船承运人对实际承运人及其受雇人、代理人的行为负责;无船承运人与实际承运人承担连带责任(当都负有赔偿责任时);无船承运人与实际承运人之间可以相互追偿。

我国《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。”而第63条则规定,“承运人和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。”我国海商法中的承运人是包括无船承运人的。因此,我们完全可以对《海商法》第63条这样理解: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,这里我们要强调的是“都负有赔偿责任”。由此可以知道,无船承运人和实际承运人对货方履行义务的基础是法律的规定,而非合同的约定,并基于法律的规定对货方承担连带责任。

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,货主与它并不存在合同关系,即实际承运人并不是相对于货主的海上货物运输合同的主体。根据确立实际承运人制度的立法背景,实际承运人对货方的责任是法定的而不是根据运输合同而产生的,其仅仅对自己实际从事的运输部分负责,而不必对整个运输合同的履行负责。但是,无船承运人通常不能因为委托他

人实际完成运输而免除运输合同下的全部或者部分责任。在履行海上货物运输合同时,实际承运人是否负有连带责任是有条件的,即实际承运人必须负有责任。一方面须确定损害事实发生在实际承运人的责任期间,另一方面,还必须举证证明货物的损失是因为实际承运人不可免责的过错造成,否则其可以不负赔偿责任。

## 二、无船承运人与公共承运人

公共承运人和私人承运人是英美普通法(Common law)中的概念。依普通法的规定,不论陆上、湖泊、河川还是海上运输,一般将承运人分为“公共承运人(Common Carrier)”和“私人承运人(Private Carrier)”。前者是指从事海上件杂货运输的船舶所有人,负有在目的港将货物以与装货港收到货物时相同的状态交给收货人的义务。对所运货物的灭失或损坏,除因天灾、公敌行为、货物的潜在缺陷、托运人过错行为等少数原因外,承运人应负严格的赔偿责任。而后者是指从事租船运输的船舶所有人,对所运货物仅负有尽适当的谨慎的义务。<sup>28</sup>公共承运人有义务接受任何托运人的货物并对货物的灭失损坏负责,仅有少数例外情况可以免责。正如人们所说,公共承运人是货物的保险人。与公共承运人相对的私人承运人只对特定客户提供服务,且最多只因其过失而对客户承担受托人的义务。<sup>29</sup>

美国的《1984年航运法》于1998年修订时在其第17条中,将“无船公共承运人”更名为“无船承运人”,去掉了“公共”二字。但是,“公共承运人”和“私人承运人”这一区分仍是美国运输法的监管体系得以建立的基础。美国的《1998年远洋航运改革法》仅仅适用于水上公共承运人,私人承运人不受其监管。这里的“水上公共承运人”指的是海运承运人(Ocean Carrier)和无船承运人。在该法下,公共承运人的定义如下:“一个未获得报酬而面向公众并为之提供美国与其他国家地区之间的水上运输服务的人。”公共承运人最重要的特征在于他面向(hold out)公众有偿提供运输服务。“面向”意味着公共承运人的服务可以为任何希望雇用承运人的客户所获得,而不仅仅限于为特定的一个或几个客户的货物提供服务。“面向”的相关标准为:服务的规律性,使用固定的场所收

<sup>28</sup> 朱清. 海商法知识必读. 大连: 大连海事大学出版社, 1994. 82

<sup>29</sup> 杨运涛, 丁丁. 国际货运代理法律指南. 北京: 人民交通出版社, 2002. 65

受货物,以及公开费率表。此外,对公众进行广告宣传其服务也是“面向”的一个特征。<sup>30</sup>因此,符合公共承运人定义的只有航运实践中班轮运输的承运人。所谓班轮运输(Liner Shipping)又称件杂货运输或定期船运输,即承运人接受众多托运人的托运,将属于不同托运人的多批货物装于同一船舶,船舶按事先制定的船期表(时间表)在特定的航线上,以既定的挂靠港口顺序,经常地从事航线上各港间的船舶运输。<sup>31</sup>班轮公司为了揽货,通常就自己所经营的班轮航线和运价表做广告宣传,货物托运人可以据此向班轮公司订舱,托运货物。而一般情况下,班轮承运人不能拒绝托运。

《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)第289条规定,从事公共运输的承运人不得拒绝旅客、托运人通常、合理的运输要求。在我国《合同法》下,所谓的公共运输,是指向社会公众提供运输服务的运输业。公共运输具有如下特点:第一,承运人是确定的,一般系经国家批准从事公共运输的企业和个人。第二,公共运输面向的是全社会,因此,在通常情况下,公众任何人都可以与承运人设立运输合同关系。第三,公共运输的班次、运输航线、运价一般都以公告的形式向社会公布,其法律性质是公共运输承运人向社会发出的要约邀请。第四,公共运输一般系格式合同,由承运人依照国家法律和行政规章制定。<sup>32</sup>以这四个特点来衡量无船承运人,存有疑问的是第三点。因为,目前我国无船承运人是不公布船期表的,其运价也是不稳定的。根据《海运条例实施细则》的规定,无船承运人也得公布其运价本,无船承运人通过国际船舶经营者完成海上运输,从事班轮运输的国际船舶经营者一般都对社会公众发布船期公告,告知运输的航线、挂靠的港口和船期。应该说,无船承运人属于公共承运人的范畴。所以,法律才对无船承运人专门作出规定。其实,无论是在美国还是在菲律宾,无船承运人也是作为公共承运人的,负有公共承运人的特殊责任。<sup>33</sup>

显然,在上述法律规定中,无船承运人既不拥有船舶也不经营船舶,但可以作为公共承运人提供班轮运输服务。对于实际货主而言,无船承运人作为公承运人与之订立海上货物运输合同;而对于海运承运人而言,无船承运人承担托运人

<sup>30</sup> 杨运涛,丁丁.国际货运代理法律指南.北京:人民交通出版社,2002.66

<sup>31</sup> 王义源.远洋运输业务.3.北京:人民交通出版社,2002.15

<sup>32</sup> 李国光.合同法释解与适用(下册).北京:新华出版社,1999.1398

<sup>33</sup> 许俊强.无船承运人若干法律问题研究.北大法律信息网, <http://www.chinalawinfo.com/>



的义务。

综上,无船承运人在性质上是公共承运人<sup>34</sup>。由于我国《海商法》没有关于公共运输的规定,所以《合同法》第289条的规定也是无船承运人必须遵守的规范、履行的义务。通常理解所谓的“公共运输”,一般指对社会公众开放的,针对的是不特定的人,且多在固定的线路上从事的以营利为目的客货运输。“通常、合理的运输要求”,可以理解为该要求既符合法律保护当事人利益的宗旨,符合行业惯例,同时亦是承运人确实能够实施请求人所要求的行为。<sup>35</sup>

### 三、航次租船人和定期租船人不是无船承运人

依据《海运条例》第7条第2款对无船承运人的定义,我国的无船承运人强调的是“无船承运业务经营者”。若仅从“无船”这一字面来理解,那些“无船”而以航次租船或定期租船方式经营海上货物运输的承租经营人,是否也属于无船承运人之列?

目前对无船承运人不包括船舶所有人和通过光租方式提供国际运输服务的承运人这点并无争议。船舶所有人拥有船舶显然不是无船承运人;光租合同属于财产租赁合同,光租合同在约定的期间内转移了船舶占有、使用和营运,不存在承运人和实际承运人的分离,光租人具有实际承运人的法律地位,因此光租合同中的承租人应当排除在无船承运人之外。但是在航次租船人和定期租船人是否为无船承运人问题上,有不同观点。有观点认为,我国的无船承运人应当包括提供国际运输服务的航次租船承租人和定期租船承租人,其依据是航次租船人和定期租船人不拥有船舶即“无船”,也不以光租方式经营船舶,应归于无船承运人的范围。事实上,从《海运条例》第7条对“无船承运业务”概念的界定和业务范围的规定来看,“要通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输”和“向国际船舶运输经营者或者其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理托运”已经说明了无船承运人不仅不拥有船舶,而且也不经营船舶、不租赁船舶。无船承运人不得通过与他人订立经营或租船合同,经营他人的船舶或部分舱位。但是,航次租船人和定期租船人以程租或期租方式提供国际货物运输,与无船承运人不

<sup>34</sup> 许磊. 浅析无船承运人的性质及其新的含义. 水运管理, 2002, 8

<sup>35</sup> 王延义. 浅析〈合同法〉与〈海商法〉有关合同规定的关系及其运用. 中国涉外商事海事审判网, <http://www.ccmi.org.cn/>

实际进行货物运输、而通过国际船舶运输经营者完成运输的特性是矛盾的。

无船承运人与货主及船舶经营人有密切关系。1986 年《联合国船舶登记条件公约》规定“船舶经营人,是指所有人或光船承租人或经正式转让承担所有人或光租人的责任的其他任何自然人或法人。”<sup>36</sup>我国法律对船舶经营人没有定义,《海商法》第 21 条将船舶经营人与船舶所有人、光船承租人并列;第 204 条中,船舶所有人包括了船舶承租人与船舶经营人;《中华人民共和国船舶登记条例》第 14 条第 1 款列举船舶登记簿中应载明的事项包括船舶所有人不实际使用和控制船舶时,应载明光船承租人或船舶经营人。《海运条例实施细则》第 3 条第 1 项对国际船舶运输业务的解释:“指国际船舶运输经营者使用自有或者经营的船舶、舱位,提供国际海上货物运输和旅客运输服务以及为完成这些服务而围绕其船舶、所载旅客或者货物开展的相关活动,……”也可以给我们一些启示,表明船舶经营方式中也包括了仅经营舱位。从前述规定可知,我国法律规定的船舶经营人的内涵与外延均不同于前述公约的规定,不能因为《海商法》的制订参照了公约或者海事案件有较多的涉外性而一切以公约的规定是从。毫无疑问,船舶经营人是从经营人与船舶的关系角度来界定的,既可以区分为技术性船舶经营人和商务性船舶经营人,也可以区分为经登记的船舶经营人和实践中存在的船舶经营人,并未随意扩大船舶经营人范围,也不会导致无船承运人被视为船舶经营人,因为无船承运人与船舶无关系。<sup>37</sup>总之,船舶经营人须在技术上、商业上对船舶具有实质性的权利(当然他可以把这种权利让渡给他人)。<sup>38</sup>航务实践中,许多航运公司并不拥有船舶,而是以租船方式进行运输,这些航运公司当然是海上承运人而非无船承运人。与此相关,《海运条例实施细则》第 3 条第 4 项关于无船承运业务的经营范围包括了“向国际船舶运输经营者或者其他运输方式经营者为所承运的货物订舱和办理托运”,这里的订舱就清楚地说明为承运的货物向运输经营者订舱,说明从事运输活动的仍然是船舶所有人或租船人,不是无船承运人自己完成运输。无船承运人的“无”字强调的是其不亲自完成海上货物运输(即 Operating),而不是强调所有权问题(即 Owner),因此不论通过何种方式控制船

<sup>36</sup> Article 2, “Operator” means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibility of the owner or bareboat charterer have been formally assigned. 联合国船舶登记条件公约, 1986

<sup>37</sup> 龙玉兰. 无船承运业务相关法律问题. 中国海事律师网, <http://www.maritimelawyer.cn/>

<sup>38</sup> 刘乔发. 无船承运人能否成为海事赔偿责任限制主体. 中国海事, 2006, 10: 33

舶、并实际完成海上运输的承运人,都不是“无船承运人”。

同时,将光租以外的租船人(定期租船人和航次租船人)当作无船承运人,也会引起海事赔偿责任限制主体的混淆(对此问题理论界已有颇多的论述,笔者在此不赘述)。

#### 四、无船承运人与国际货运代理人

##### (一)、国际货运代理人

国际货运代理(文中简称货代)源于英文“the Freight Forwarder”,原为一种佣金代理,系指代表进出口商完成货物的装卸、储存、安排内地运输、收取货款等日常业务的代理机构,为国际贸易和运输的基本联系机构。在不同的国家有不同的称呼,如“通关代理行”、“清关代理人”、“报关代理人”及“船货代理”等,而我国则称之为“国际货运代理”。但不论用什么名称,其活动的一个共同点是仅提供包括清关、订舱等基本的日常服务和复杂的一揽子服务。国际货运代理并不是“运输当事人”,即不是承运人或公共承运人,仅作为接收客户货物从事转运的代理人,并依照这些条件处理货物。然而,近年来随着国际贸易和多种运输形式的发展,国际货运代理的服务范围也不断扩大,已经出现国际货运代理从代理人向承运人演变的趋势,各国法律对此并不禁止。这样一来,对国际货运代理人的含义就要超出其字面意思理解,应根据具体情况来判断货运代理是以一个代理人的身份行事还是以一个承运人的身份行事。<sup>39</sup>

《货代管理规定》第2条明确规定:“本规定所称国际货物运输代理业,是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的行业。”《货代管理规定实施细则》第2条也明确规定:“国际货物运输代理企业(以下简称国际货运代理企业)可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可以作为独立经营人,从事国际货运代理业务。”由此可知,国际货运代理人具有两种法律地位:即代理人和独立经营人。

当国际货运代理人作为代理人时,其代理行为的责任应当归属于被代理人即

<sup>39</sup> 孟于群,陈震英.国际货运代理法律及案例评析.北京:对外经贸出版社,2000.1~3

货主或承运人。当然,这并不排除被代理人基于货运代理人之过失或疏忽(如把货物发运到错误的目的地,延迟报关、延迟或拒绝发货等)而向其追偿,但这属于被代理人与代理人之间的对内效力,而非代理行为的对外效力。<sup>40</sup>

当国际货运代理人作为独立经营人时,其显然已不属于《民法通则》所规定的直接代理,也不是《合同法》所承认的间接代理。在《海运条例》颁布实施后,这部分独立经营人应从货运代理人中分离出来,属于无船承运人。它与托运人签订运输合同,实际上充当了承运人角色,且可以签发运输单证,如提单等。然后,再以自己的名义,以货主(托运人)的角色与第三人(实际承运人)订立运输合同。但应强调的是,在从事此类业务时应取得无船承运人资格。

## (二)、无船承运人与国际货运代理人的联系与区别

从海上运输的发展来看,无船承运人与国际货运代理人有着非常密切的联系。无船承运人是在国际货运代理人从运输合同的中介演变至运输合同主体的过程中产生的,无船承运业务是货运代理业务的延伸和发展。传统货运代理人的法律地位仅是受货主委托处理相关船舶运输业务的代理人,一旦在海上运输中出现经济损失,货代对货主并不负有当然责任。这样一来,货代在海上运输服务中基本上处于协调处理的辅助地位,这不仅使货代为货主服务过程中出现了许多障碍,同时由于以佣金为经营收入也限制了货代经营收益的增长。为了改变这种经营上的被动局面,货代从业者一方面改善服务水平,另一方面就是扩展业务范围,逐步将业务从简单的受托订舱转向以承运人身份签发提单,负责全程运输,收取运费差价。一旦货代从事这些超越原有货代业务范围的业务时,货代便成为无船承运人。因此,无船承运人与货代之间既有联系又有区别,其区别在于:

第一,两者的身份不同。如前所述,在《海运条例》确立无船承运人制度之后,货代只能是直接或间接代理,不能再以事主的身份参与货物运输。这不仅可以明确货代的代理身份,使货代名副其实,也可以明晰无船承运人和货代的区别:货代是代理身份,而无船承运人是事主身份。表现在无船承运人或货代与海运承运人之间签订的合同上:无船承运人作为货物运输合同的当事人,他是以自己的名义行事的,与海运承运人之间是托运人与承运人的关系,签发自己的提单,并

<sup>40</sup> 邢卓. 无船承运人法律地位及其法律责任的探讨: [硕士学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2004

对货物的安全负责。而货代往往以托运人的名义行事,他与海运承运人之间属于委托代理人与承运人的关系,此时托运人(货主)才是货物运输合同的当事人。<sup>41</sup>货代的业务活动是代理货主订舱、报关等业务,不对货物的安全运输承担责任。

第二,二者与托运人及收货人的关系不同。无船承运人与托运人签定的是货物运输合同,合同中使用的术语是“承运”,他与托运人之间是承运人与托运人的关系。与收货人是提单签发人与持有人的关系。国际货运代理人与托运人签订的是委托合同,合同中明确规定以代理人的身份行事,使用的术语是“安排运输”,则其与托运人之间是被委托方与委托方的关系,而他与收货人则不存在任何关系。

第三,二者成立的条件及审批程序不同。成立货运代理企业实行审批制,对注册资金问题有严格的要求。按照《货代管理规定实施细则》的规定,国际货运代理企业必须依法取得中华人民共和国企业法人资格。企业组织形式为有限责任公司或股份有限公司。经营海上国际货运代理业务的,注册资本最低限额为500万元人民币。国际货运代理企业每设立一个从事国际货运代理业务的分支机构,应当增加注册资本50万元,同时该细则规定,禁止具有行政垄断职能的单位申请投资经营国际货运代理业务。承运人以及其他可能对国际货运代理行业构成不公平竞争的企业不得申请经营国际货运代理业务。然而,按照《海运条例》的规定,对于无船承运企业实行的是登记制,而不是审批制,并且只需要交纳80万元人民币的保证金,每设立一个分支机构只需增加20万元人民币的保证金。从以上的规定可以看出,成立无船承运业务经营者的条件比成立国际货运代理企业的条件要容易得多,主要是没有注册资本最低额的限制。

第四,无船承运人与国际货运代理人关于相关费用的计收不同。无船承运人以自己名义行事,以承运人身份向托运人收取总包干运费,然后以托运人身份与实际承运人签订货物运输合同,并向实际承运人支付运费,获得合理的运费差额。而国际货运代理人由于其代理人的身份,只能向委托方收取佣金。而运费差额通常是远远高于佣金的。这也是许多国际货运代理人介入无船承运领域的重要原因。<sup>42</sup>

<sup>41</sup> 蔡琰. 试论我国无船承运人的法律地位. 中国水运网, <http://www.zgsyzz.com/>

<sup>42</sup> 姜琦. 无船承运人与国际货运代理人之别. 国际商务基地网, <http://www.ibb-china.com/>

第五,在是否能够接受外国公司和外国无船承运人的委托,经营外国公司在中国境内的无船承运业务方面有不同。无船承运人能够接受外国公司、外国无船承运人的委托,经营外国公司在中国境内的无船承运业务,并代签提单,向船公司订舱和签订运价协议,收取代理费。关于实施《海运条例》的公告第5号第3条规定:“在中国境内没有经营性分支机构的境外无船承运业务经营者,应当委托在当地具有无船承运业务经营资格的经营者代理签发提单业务。中国无船承运业务经营者在没有设立分支机构的地区从事无船承运业务,需要委托代理签发提单的,该代理也应当具有无船承运人资格。没有取得无船承运业务经营资格者,不得接受其他无船承运业务经营者的委托,为其代理签发提单。”国际货运代理人是不能从事此类委托事宜的。

## 第四章 无船承运人提单的法律问题

### 第一节 无船承运业务中提单的认识

由于无船承运人本身并不实际拥有或经营船舶,因此,在无船承运业务操作中会出现两类提单,即实际海运承运人签发的提单,通常称为母提单、主提单或海运提单(Ocean B/L或Master B/L或Memo B/L)和无船承运人签发的提单,通常称为子提单或无船承运人提单(House B/L)。这两类提单在其格式、内容、条款、签发等方面均应符合有关调整提单的国际公约、法律法规的规定,其法律地位相同,而且由于基于同一运输目的,它们之间也具有一定的关联性,但也存在着如下的不同:

第一,无船承运人提单是用以证明货方与无船承运人之间海上货物运输合同和托运人或其代理人已经将货物交由无船承运人接收或者装船,以及无船承运人保证据以向收货人或其代理人交付货物的单证。而海运承运人提单是用以证明无船承运人与海运承运人之间海上货物运输合同和货物已经由无船承运人或其代理人交付给海运承运人接收或者装船,以及海运承运人保证据以向无船承运人或其代理人交付货物的单证。

第二,无船承运人提单在货方与无船承运人之间流转,它主要用于托运人办理结汇和收货人提货之用,而海运承运人提单在无船承运人之间或其代理人之间流转,主要用于无船承运人或其代理人到海运承运人或其代理人处提货之用。在拼箱货下,收货人只能持有无船承运人提单到无船承运人或其代理人处提货,在整箱货下,收货人首先应持无船承运人提单到无船承运人或其代理人处办理提货手续,然后由无船承运人或其代理人发放货物或者持经无船承运人或其代理人背书的海运承运人提单到海运承运人或其代理人处办理提货手续。可见,无论何种情况,收货人都无法直接持无船承运人提单到海运承运人或其代理人处提取货物。

第三,无船承运人签发提单的数量取决于发货人的数量(在拼箱货情况下),而海运承运人仅需要向无船承运人签发一套提单。

第四,实务中,无船承运人往往以承运人身份而不是以无船承运人的身份签发提单,因而具有很大的隐蔽性,海运承运人提单除了绝大多数直接采用公司作为抬头外,也可能是无抬头的。

第五,无船承运人提单的签发人大都为无船承运人本人,而海运承运人提单的签发人大都为船长或承运人的代理人,由承运人本人签署的很少。

通过上述几项区别,可以明确的识别出无船承运业务中的两类提单。另外,《海运条例》规定,经营无船承运业务,必须向交通部办理提单登记,缴纳80万元人民币的保证金,才能取得无船承运业务经营资格。这一措施体现了无船承运人权责统一,可在一定程度上避免海运欺诈,然而,无船承运人的资信显然无法与本身拥有或经营运输工具的海运承运人相比,因此,货主选用无船承运人及其提单时仍应予以格外的小心。

## 第二节 无船承运人提单的性质

在我国相关的法律法规中虽找不到无船承运人的概念,但《海运条例》对无船承运业务经营者的规定,使得无船承运人拥有了明确的法律地位,即以承运人的身份接受托运人的货载,签发自己的提单或其他运输单证,向托运人收取运费,通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,承担承运人责任。无船承运人可以签发以其为承运人的提单,并作为与托运人之间运输合同的证明。

无船承运业务中涉及的两套提单,即无船承运人提单与海运承运人提单基于同一运输目的,在内容上,二者一般只在主体上有所区别,由于签发主体不同,二者在法律性质上也有所区别。

我国《海商法》第71条对提单(Bill of Lading, B/L)的定义是:用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船,以及承运人保证据以交付货物的单证。和《汉堡规则》对提单的界定如出一辙。关于提单的性质,理论界虽有不同的看法,但均认为提单具有三个重要的性质:(1)海上货物运输合



同的证明,记载各方权利、义务、责任和豁免;(2)货物收据,证明承运人已经收到或接管提单上所列的货物;(3)物权凭证,承运人在目的港保证向提单上载明的指定收货人或依提单上的指示、或向提单的合法持有人交付货物。

实际承运人签发的提单和我们通常提到的提单是一样的,故具有上述三种性质一般并无异议。无船承运人签发House B/L给托运人,承诺将货物从起运港运送至目的港,托运人应当支付运费等约定的费用,即使该提单流转于第三人之手仍然如此。由此可见,无船承运人提单是承运人与托运人之间海上货物运输合同的证明。无船承运人签发的House B/L通常有这样的条款:“上述外表状况良好(除另有说明者外)的货物已装在上列船上……”毫无疑问,House B/L也具有货物收据的特征。由此,对于无船承运人签发的提单作为货物的收据和海上货物运输合同的证明均可以接受。但是,对于无船承运人提单是否具有物权凭证的性质则存在争议。

有观点认为,根据“一物一权原则”,House B/L不具有物权凭证的效力,不能通过银行议付货款。<sup>43</sup>此观点应该是一种误解。依据民法的一般理论,一物一权原则,是指法律禁止在同一客体物上同时设立两个以上内容相冲突的物权。这里所谓的一权,并不仅仅限于所有权,在现代法中,它也包括用益物权和担保物权。<sup>44</sup>“一物一权原则”不过是物权绝对效力、或物权排他效力的表现。由于物权的排他性,一物之上当然不可能存在两个以上的所有权,也不可存在两个以上种类一致、效力相当的用益物权或担保物权。这就是“一物一权原则”本来要表达的意思。“一物一权原则”,作为法学上的概念,远远不如“物权排他性原则”科学和准确。因为自用益物权和担保物权产生之后,所谓的“一物一权原则”,只能适用于所有权,而不能适用于他物权。在一物上存在两个以上担保物权,或并存用益物权和担保物权,是常见的。在当代所有权制度中,由于公寓化高层住宅的兴起,该原则在所有权上的应用也成了问题。<sup>45</sup>提单作为物权凭证只说明一个问题,就是提单能代表货物本身,提单的交付相当于货物本身的交付。我国《海商法》对提单的定义中规定提单是承运人交付货物的凭证,也是对这种商业现实的认可。而这种得到提单就得到货物本身的事实用占有权来解释很恰当,用所

<sup>43</sup> 张海滨. 关于无船承运人若干问题的思考. 广西政法管理干部学院学报, 2003, 5

<sup>44</sup> 马俊驹, 余延满. 民法原论(上). 北京: 法律出版社, 1998. 347

<sup>45</sup> 梁慧星. 中国民法典草案建议稿附理由—物权篇. 北京: 法律出版社, 2004. 7

有权来解释则很牵强。<sup>46</sup>因此,承认提单是物权凭证并不代表承认其是所有权凭证,赋予无船承运人提单物权凭证的功能并不会与民法上的“同一物上只能成立一个所有权”,即“一物一权”原则相背离。可见,“一物一权原则”只适用于所有权,提单是物权凭证,但一般认为提单不是所有权凭证,不适用“一物一权原则”。

因此,House B/L和Ocean B/L均具有物权凭证的功能。在实际的无船承运业务中,无船承运人取得Ocean B/L的目的是在目的港凭该提单向海运承运人提取货物,以便向House B/L的持有人交付货物,完成其承运人的义务。因此,无船承运人或其代理人只需在目的港向实际承运人提示全套Ocean B/L即可。Ocean B/L可以说是无船承运人与实际承运人内部交接货物的凭据,是一种近似封闭的运输单据。典型的例子是无船承运人将分属不同货主的小批量货物拼装到一个集装箱内,并以整箱货的形式向集装箱班轮公司托运货物取得Ocean B/L,在目的港,无船承运人或其当地的代理人再凭该提单以整箱货的形式提取货物,拆箱后分别将货物交给各个收货人。但Ocean B/L仍具有物权凭证的效力,Ocean B/L至少表示着对货物的占有权。

UCP500第30条“运输行出具的运输单据”,除非信用证另有授权,否则银行仅接受运输行出具的具有注明下列内容的运输单据: I. 注明作为承运人或多式运输营运人的运输行的名称,并由作为承运人或多式运输营运人的运输行签字或以其它方式证实;或II. 注明承运人或多式运输营运人的名称并由作为承运人或多式运输营运人的具名代理或代表的运输行签字或以其它方式证实。根据该条,House B/L和Ocean B/L均是银行可接受的运输单据,在《海运条例》颁布后,House B/L取得合法的法律地位;如上所述Ocean B/L基本无发生流转的需求,作为真正托运人的货主应不可能取得该提单;托运人在其取得House B/L后,是凭该提单向银行议付货款,而且凭该提单实际也是可以议付货款的,因此,House B/L具有物权凭证效力。

综上所述,无船承运人提单是无船承运业务经营者签发的,用以证明海上货物运输合同和货物已经由其接收或者装船,以及无船承运业务经营者据以交付货物的单证。以《海商法》第71条的规定衡量无船承运人的提单,再根据《海运条

<sup>46</sup> 尹东年,郭瑜. 海上货物运输法. 北京: 人民法院出版社, 2000. 274

例》第7条第2款关于无船承运业务的规定，该提单完全具有我们通常提到的提单的三个功能，是《海商法》意义上的提单。

### 第三节 无船承运人签发提单

#### 一、无船承运人签发提单的条件及相关规定

《海运条例》第7条规定：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8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并存。保证金用于无船承运业务经营者清偿因其不履行承运人义务或者履行义务不当所产生的债务以及支付罚款。保证金及其利息，归无船承运业务经营者所有。由此可见，无船承运人若要经营无船承运业务并签发自己的提单必须取得经营资格，满足两个基本的条件：（1）向国务院交通主管部门办理提单登记；（2）交纳保证金。

《海运条例实施细则》规定了提单必须明确显示无船承运人的名称，并加强了对提单的管理，对非法借用、盗用他人提单者进行处罚，更有利于保护提单持有人。其第15条规定：无船承运业务经营者申请提单登记时，提单抬头名称应当与申请人名称相一致。提单抬头名称与申请人名称不一致的，申请人应当提供说明该提单确实为申请人制作、使用的相关材料，并附送申请人对申请登记提单承担承运人责任的书面申明；第16条：无船承运业务经营者使用两种或者两种以上提单的，各种提单均应登记。国际班轮运输经营者和无船承运业务经营者的登记提单发生变更的，应当于新的提单使用之日起15日前将新的提单样本格式向交通部备案；第17条：无船承运业务经营申请者交纳保证金并办理提单登记，依法取得无船承运业务经营资格后，交通部在其政府网站公布无船承运业务经营者名称及其提单格式样本；第27条：无船承运业务经营者需要委托代理人签发提单或者

相关单证的,应当委托依法取得经营资格的国际船舶运输经营者、无船承运业务经营者和国际海运辅助业务经营者代理上述事项。前款规定的经营者不得接受未办理提单登记并交存保证金的无船承运业务经营者的委托,为其代理签发提单;第31条:国际班轮运输经营者和无船承运业务经营者应当将其在中国境内的船舶代理人、签发提单代理人在交通部指定的媒体上公布。公布事项包括代理人名称、注册地、住所、联系方式。代理人发生变动的,应当于有关代理协议生效前7日内公布上述事项。国际班轮运输经营者、无船承运业务经营者应当及时将公布代理事项的媒体名称向交通部备案。

## 二、无船承运人提单在签发人、签发时间等方面的现实情况

### (一)、签发人,即谁有权在无船承运人提单上签字的问题

我国《海商法》第72条规定:“货物由承运人接收或者装船后,应托运人的要求,承运人应当签发提单。提单可以由承运人授权的人签发。提单由载货船舶的船长签发的,视为代表承运人签发。”由此可知,签发提单的人只能是承运人或其授权的人。就无船承运人的提单而言,有权签发无船承运人提单的只能是无船承运人及其授权的代理人。根据《海运条例》的规定,无船承运业务经营者必须将自己的提单(提单抬头为经营者公司名称)向国务院交通主管部门登记,并由后者在指定的网站公布。根据该规定可知,在提单抬头上显示自己名称的无船承运业务经营者即为无船承运人提单的责任承担者。但《海运条例》的“必须取得无船承运资格的公司才可以签单”的这一规定同时也明显增加了监管的难度,缺乏可操作性。无船承运人提单也可以采用代理签单。由于无船承运业务涉及了航运和货运业务,故可以规定只有商务部批准的货代公司和交通部批准的船代公司才有权进行签单。<sup>47</sup>

### (二)、签发时间

根据我国《海商法》第72条的规定,在我国,提单签发的时间为“货物由承运人接收或者装船后”。在实务中,无船承运人通常是在货物装船后1-2天之内签发提单给托运人。承运人在接收货物以后,装船以前签发的提单,通常称为“收货待运提单”。这种提单对提单持有人或收货人的保障是比较弱的,曾被认为不

<sup>47</sup> 关于无船承运人立法的几点思考。中华海商网, <http://www.mclaw.net/>

是严格意义上的提单。《跟单信用证统一惯例》(UCP500)规定,除非信用证另有规定,银行拒绝接受这种提单。因此,交运货物的托运人在货物装船后就会要求无船承运人把这种提单转换为已装船提单。具体转换的方式可依据《海商法》第74条的规定,“货物装船前,承运人已经应托运人的要求签发收货待运提单或其他单证的,货物装船完毕,托运人可以将收货待运提单或其他单证退还,以换取已装船提单;承运人也可以在收货待运提单上加注船舶的船名和装船日期,加注后的收货待运提单视为已装船提单。”承运人在货物装船前或装船完毕前签发的已装船提单称为“预借提单”。提单上记载的装船日期必须真实,如果记载的装船日期早于实际的装船日期,则为“倒签提单”。预借和倒签提单构成欺诈,都属非法,无船承运人如果签署此类提单则应承担相应的责任。

### 三、实践中存在的问题及解决办法

在实践中,无船承运人除了因为正常业务签发提单外,有时却可能是为了赚取签单费或为了争取货源而应货物的买方或卖方之要求签发提单,有的甚至出借已填妥的空白提单。至于卖方之所以愿意支付额外的签单费,其目的可能是在于与无船承运人联手确保在未如期收妥货款之前不将货物交于买方。而买方这样做的原因可能是通过与无船承运人联手或利用无船承运人的疏忽,能在支付货款之前顺利从实际承运人处提取货物,进而携款潜逃或拖欠支付货款(当然此种贸易一般采取托收或电汇等非信用证结算方式)。<sup>48</sup>因此,无论是货主还是无船承运人均不可掉以轻心,无船承运人应加强对提单的管理,以防掉进货方设下的圈套。而其中作为FOB价货物的卖方,更应注意对无船承运人提单的识别,防止买方利用无船承运人提单进行海运欺诈之类事件的发生。近年来,无船承运人(特别是境外无船承运人)利用提单诈骗的案件也屡见不鲜。

鉴于无船承运人提单中不乏非法提单,加之有些无船承运人的资信度较差,为防止此类情况发生,应谨慎使用无船承运人提单。对于货方来说,除了要对无船承运人提单和实际承运人提单予以识别外,在装货前还应根据船名向船东代理或船长了解谁是真正的船东,如发现有无船承运人介入其中应根据此无船承运人的资信状况采取相应的措施。

<sup>48</sup> 关于无船承运人提单的民事法律问题, <http://jasonia.bokkee.com/>

按照《海运条例》的规定,经营无船承运业务者要向交通部公布自己作为无船承运人的名称,在印制提单时填上自己公司的登记编号,范本提单的项目也要符合国际航运市场规范。该规定在法律上明确了无船承运人提单上的提单抬头人即为法定的契约承运人,向提单持有人承担承运人义务。上海航运交易所为了配合我国《海运条例》的实施,邀请我国海运界专家、律师为无船承运经营者度身定制的“新”提单不但在该提单左上方显示了无船承运经营者的公司名称,而且右上方用一个单独的方框注明“本提单已经按照我国法律规定,向我国交通主管部门登记,并在指定的两个网站(<http://www.moc.gov.cn>和<http://www.chineseshipping.com.cn>)上公布,并要求无船承运业务经营者在印刷提单前在“Registry No.”后填上自己公司的登记编号。此外,与现有提单明显不同的是,无船承运业务经营者要想作为承运人的代理人签发提单,就必须很清楚、明确地去掉右下方承运人签字栏中的选择项1。即使提单签发人在提单右下方承运人签字栏中选择项2签字、盖章,但只要没有很明确地将选择项1划掉,根据提单规定,签发人就会被初步认定为承运人。”这样便很好地解决了如何认定无船承运人提单上承运人的问题。一方面,即使一个对货运市场完全陌生的货主,在第一次与无船承运经营者接触、洽谈时,通过提单登记号就可以查询到对方是否是一个已经取得合法经营资格的无船承运经营者。另一方面,在发生货损货差时,提单持有人通过审核提单就可以确认承运人,可以就其所遭受的损失向承运人索赔。

但是,由于国际货运代理企业原来是在商务部登记并接受管理,《海运条例》规定所有签发货代提单的公司必须登记为无船承运人,而商务部关于国际货运代理企业可以签发自己提单的规定也并未给予修正。这就使得两个条例之间产生了冲突。而在国际上,由于各国对货代的立法规定不同,货代往往可以签发自己的提单。这就导致,对于货运代理行业和货物运输行业而言,不管是否在交通部报备登记,提单在整个货物运输和国际贸易过程一直是被当事人接受的,很多没报备过的提单实际上大量地在银行间流转,广泛参与国际贸易和国际物流。对此,笔者建议,在目前阶段,为了维护中国的海运秩序,保护出口商利益,国家主管行政部门应该加强市场监控,对违规行为严肃查处;人民法院对于审理案件中发

<sup>49</sup> 关于无船承运人立法的几点思考。中华海商网, <http://www.melaw.net/>

现的无船承运人不登记提单而从事海运业务的情况应向交通主管部门反映。出口商也应该加强事先的调查和防范,发现任何无船承运人违规签发提单的情况应进行举报,这样一个有序化的海运市场才能逐步建立起来。

另外,《海运条例》由国务院发布,属行政法规,《货代管理规定》、《货代管理规定实施细则》由当时的外经贸部发布,属部门规章。《立法法》第79条规定,法律的效力高于行政法规、地方性法规、规章;行政法规的效力高于地方性法规、规章。《海运条例》作为行政法规其效力高于作为部门规章的《货代管理规定实施细则》。因此,在《海运条例》施行后,国际货物运输代理企业必须根据《海运条例》的规定交纳保证金并向交通部报备提单,取得无船承运人的经营资格,否则就不能继续从事无船承运业务。这就如菲律宾法的规定,货运代理人根据其所从事业务的不同适用不同的法律。<sup>50</sup>

同时,按照《海运条例》的规定,对境内外的无船承运人提单备案工作继续进行,并且在各有关媒体如交通部和商务部的网站上公布备案的提单,明确所备案提单的抬头为无船承运人。建议发货人尽量采用已经登记的无船承运人提单,并向国外进口商作宣传;在逐步完善提单登记工作后,进一步要求已登记提单进行责任保险并公布已保险提单名称,从而真正降低无船承运人和货代签发提单的风险。

---

<sup>50</sup> 许俊强,无船承运人若干法律问题研究,北大法律信息网, <http://www.chinalawinfo.com/>

## 结束语

本论文主要着眼于《中华人民共和国国际海运条例》对无船承运业务的定义,讨论了无船承运人的概念和法律地位;指出目前我国无船承运人相关立法的缺陷,并提出相应的见解,认为提单报备是应当得到贯彻的一项重要条款;建立保证金制度既设定了市场准入的条件,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;同时,也指出保证金制度在化解企业风险方面存在不足之处,因此,需要“植入”责任保险制度加以补充。在将无船承运人和实际承运人、公共承运人、国际货运代理人等航运业务中相关法律主体进行对比的基础上阐述了笔者的观点,即它们之间既有联系又有区别;无船承运人是承运人,但同时有其独特性,即作为承运人的同时又是托运人。

在看到问题的解决方法的同时,笔者认为,将现有的《海运条例》及相关法律、实施细则贯彻执行是规范无船承运人市场的一个重要保证。无船承运业务管理制度,实现了在市场经济体制下我国政府对无船承运业务的宏观调控。无船承运业务管理制度的建立和实施,使得原来市场上数量庞大、规模较小、结构不合理的企业被淘汰出局,而一些规范运作的企业得以继续合法经营,改善了货运市场鱼龙混杂的局面,维护了市场的良好秩序。这一宏观调控的结果,是符合市场需要的。但是无船承运业务在中国尚属于新生事物,还存在着许多不完善的地方,因此,如何尽快加速相关立法进程来对它进行规范就成了我们的首要任务。但是,由于无船承运业务牵涉面相当广泛,其行业立法难免会出现滞后性。所以,我们应该同时利用行业协会的力量和部门之间的配合来进行协调和自律,如船东协会和货代协会之间的磋商等,不断促进无船成运业务健康发展。

一项好的制度如果不以有效的手段保障实施就起不了任何作用。目前市场上仍有不少没有取得无船承运人经营资格的企业在从事无船承运业务。合法经营者和不法经营者并存的市场,必然会造成不公平竞争。有关部门应从大局出发,不局限于部门利益和眼前利益,明确无船承运人的概念和法律地位,逐渐完善无



船承运人制度，促进无船承运业务的健康发展。政府应该加大监督检查力度，充分发挥地方交通主管部门和行业协会的作用，使这一制度不止留于书面，更可以真正落实，在市场中发挥实效。

总而言之，无船承运业务在我国毕竟还是一个未发展成熟的行业，业务实践中存在很多亟待解决的问题，但这并不能掩盖其内在强大的生命力和发展潜力。本文针对相关问题作了尝试性的分析探讨，以期对我国无船承运业务管理制度的完善有所裨益，并对我国的海事司法及航运业务实践提供一定的帮助。当然，文中难免存在不足之处，还望学界各位前辈和同仁不吝批评指正，本人将在今后的学习和研究中不断完善提高。

## 致 谢

感谢我的导师尹东年教授。这篇论文从选题的确定，结构的优化到文章的修改，无不得到尹老师的支持和启发。尹老师严谨的教学使我受益匪浅。尹老师博大载道的学识造诣、纤尘不染的高贵品格，值得我用一生的时间去认真揣摩和学习。

感谢每一位给我上过课的老师，让我对法学知识有了更进一步的了解，为这篇论文的写作奠定了基础。

感谢家人多年来在各方面给予我的默默支持，尤其是精神上的鼓励，使我能够走到今天。

感谢所有帮助和支持我的老师、同学和朋友。祝愿大家永远安康幸福！

## 参考文献

- 1 杨志刚. 国际集装箱多式联运实务与法规. 北京: 人民交通出版社, 2001
- 2 司玉琢. 国际海事立法趋势及对策研究. 北京: 法律出版社, 2002
- 3 邹海林. 责任保险论. 北京: 法律出版社, 1999
- 4 朱清. 海商法知识必读. 大连: 大连海事大学出版社, 1994
- 5 杨运涛, 丁丁. 国际货运代理法律指南. 北京: 人民交通出版社, 2002
- 6 王义源. 远洋运输业务. 3. 北京: 人民交通出版社, 2002
- 7 於士成, 杨召南, 汪淮江. 海商法. 北京: 法律出版社, 1997
- 8 孟于群, 陈震英. 国际货运代理法律及案例评析. 北京: 对外经贸出版社, 2000
- 9 杨志刚. 国际货运代理业务指南. 北京: 人民交通出版社, 1997
- 9 马俊驹, 余延满. 民法原论 (上). 北京: 法律出版社, 1998
- 10 杨良宜. 提单及其付运单证. 北京: 中国政法大学出版社, 2001
- 11 梁慧星. 中国民法典草案建议稿附理由一物权篇. 北京: 法律出版社, 2004
- 12 尹东年, 郭瑜. 海上货物运输法. 北京: 人民法院出版社, 2000
- 13 郭瑜. 提单法律制度研究. 北京: 北京大学出版社, 1997
- 14 李国光. 合同法释解与适用 (下册). 北京: 新华出版社, 1999
- 15 海商法大辞典. 北京: 人民交通出版社, 1998
- 16 白茂东. 英汉航海技术缩写词典. 大连: 大连海运学院出版社, 1993
- 17 陈有锐. 英汉海事缩略语辞典. 北京: 海洋出版社, 2002
- 18 王作秋. 英汉航海术语和缩略语. 天津: 天津市航海协会出版社, 1990
- 19 水运技术词典. 北京: 人民交通出版社, 2000
- 20 郭萍. 国际货运代理法律问题研究: [博士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2006
- 21 王铮. 无船承运人基本法律问题研究: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2004
- 22 邢卓. 无船承运人法律地位及其法律责任的探讨: [硕士学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2004
- 23 郭建君. 无船承运人拒绝交货的背后. 中国水运, 2006, 8

- 24 吴琼. 无船承运人制度的法律研究. 中国海事, 2006, 3
- 25 高莉丽. 浅议无船承运人责任保险制度. 对外经贸实务, 2006, 7
- 26 江燕. 关于无船承运人的若干法律问题. 航运交易公报, 2002
- 27 徐巍. 无船承运人若干法律问题研究. 海事司法论坛, 2005, 2
- 28 杨仁寿. 公共运送人与私运送人. 航贸周刊, 2001, 3
- 29 许磊. 浅析无船承运人的性质及其新的含义. 水运管理, 2002, 8
- 30 刘乔发. 无船承运人能否成为海事赔偿责任限制主体. 中国海事, 2006, 10
- 31 谁是无船承运人. 国际商报, <http://www.ibdaily.com.cn/>
- 32 许俊强. 无船承运人若干法律问题研究. 北大法律信息网,  
<http://www.chinalawinfo.com/>
- 33 潘进. 无船承运人制度的法律研究. 福建万石律师事务所网,  
<http://www.wanslaw.com/>
- 34 王远东. 浅析无船承运人保证金制度. 中国高等职业教育网, <http://chinagz.org/>
- 35 无船承运人市场保证金制度发挥积极作用. 中国港口网, <http://www.cnport.cn/>
- 36 王延义. 浅析<合同法>与<海商法>有关合同规定的关系及其运用. 中国  
涉外商事海事审判网, <http://www.ccmt.org.cn/>
- 37 龙玉兰. 无船承运业务相关法律问题. 中国海事律师网,  
<http://www.maritimelawyer.cn/>
- 38 马文晋. 国际货运代理法律地位及识别标准. 中国涉外商事海事审判网,  
<http://www.ccmt.org.cn/>
- 39 蔡瑛. 试论我国无船承运人的法律地位. 中国水运网, <http://www.zgsyzz.com/>
- 40 姜琦. 无船承运人与国际货运代理人之别. 国际商务基地网,  
<http://www.ibb-china.com/>
- 41 关于无船承运人提单的民事法律问题. <http://jasonia.bokkee.com/>
- 42 关于无船承运人立法的几点思考. 中华海商网, <http://www.melaw.net/>
- 43 无船承运人的责任问题. 第一财富网, <http://www.law.lcaifu.com/>
- 44 美国远洋航运改革法. 1998
- 45 联合国船舶登记条件公约. 1986
- 46 US COGSA 1999
- 46 UCP500

48 American Shipping Act of 1984