

物流港口经营人的民事赔偿责任及应对策略分析

● 魏广强 蔡 鲜 胡志国



[摘要] 港口在对外贸易的发展中发挥着举足轻重的作用,2023 年 1 月至 11 月全国港口完成货物吞吐量、外贸货物吞吐量分别为 155.1 亿吨、46.2 亿吨。随着我国港口经济的蓬勃发展,在此过程中港口所出现的纠纷也不断增多,关于港口经营人的民事赔偿纠纷就是其中之一。在处理当前港口民事法律关系中,明确物流港口经营人的民事赔偿责任是一项基础性的工作。在此背景下,本文采取案例研究法、文献资料法,先以物流港口经营人为研究主体,先简要概括了物流港口经营人的涵义种类与立法现状,并从多个角度分析了物流港口经营人的民事赔偿责任,后重点论述了应对民事赔偿责任应采取的可行策略,以期提供借鉴。

[关键词] 物流;港口经营人;民事赔偿责任;法律问题;应对策略

物流港口近年来在各类媒体中颇受关注,同时,也被学术界诸多专家学者进行了深入探究。物流港口指中心港口城市基于口岸优势和配备先进软硬件的条件下,所打造出的具备物流产业链特点的港口综合服务体系。港口经营人是指依法取得经营资格从事港口经营活动的组织和个人,我国《港口法》中规定了其业务范围。作为码头经营实体,明确物流港口经营人相关的民事赔偿责任等法律问题,日渐引起了国际、国内学者与实务工作者的关注。此次围绕物流港口经营人的民事赔偿责任进行研究,具有重要的现实意义和指导性的价值。

Q 物流港口经营人的涵义、种类与立法现状

《港口法》虽明确了物流港口经营人需要承担的业务范围,但未明确其概念,可将其理解为“与委托人订立港口业务合同,从事经营性业务的人”。其中的经营性业务种类丰富,具体可细分为货物装卸、驳运、仓储经营、拖船等方面。同时,港口经营人所经营的范围各有不同,可根据其工作性质与内容来进行详细分类,如码头装卸公司、港口运输公司、仓储公司等。正是由于物流港口经营人在我国航运实践工作中发挥出愈发重要的作用,再加之其责任认定成为司法实践中比较有争议的问题,因此,其立法工作备受关注。从我国立法现状来看,虽然《海商法》对承运人、受雇人、独立合同人等方面有制度规定,但区分并不够细致,且《港口经营管理规定》中专门对港口经营人的定义有规定,

但对民事方面的法律关系规定尚且缺乏,总体来说立法上还存在一定的不足。

Q 物流港口经营人的民事赔偿责任分析

第一,将港口经营人视作海运履约方(即承运人的雇佣人或代理人)。在该理论中认为,港口经营人开展的作业,都是因为接受了来自承运人的雇佣或代理,且作业的完成均要遵循运输合同的相关要求。那么在此情况下,港口经营人的各项活动都需要遵循运输法律规定要求,同时,也享受到法律(如赔偿责任限制制度)的保护。在司法实践中,中国沈阳矿山机械(集团)进出口公司诉韩国现代商船有限公司、中国大连保税区万通物流总公司(简称万通物流)海上货物运输合同纠纷案属于比较典型的案例。以该案件为例,该案件中的沈阳矿山机械(集团)进出口公司对韩国现代商船公司、中国大连保税区万通物流总公司等进行了起诉,起因是被告万通物流的卡车司机不慎导致了沈阳矿山机械(集团)进出口公司所属的集装箱设备和码头出入口的检查桥碰撞,损坏的贵重设备价值高达 54 万元。在该案件的处理中,就结合了《海商法》《合同法》等法律规定。最终法院判决,万通物流是被承运人韩国现代商船有限公司所雇佣的,符合《海商法》中“责任限制”相关要求。

第二,将港口经营人视作独立合同人。该理论中强调港口经营人是在港口提供自由服务的人。在“上海交运”案件中,原告中银保险对被告上海交运集装箱发展有限公司

(简称上海交运公司)发起上诉,指出港口货物被损害,要求被告依法赔偿。法院通过调查后发现,是被告上海交运公司中的某位驾驶员由于工作疏忽,导致在工作中发生了集装箱卡车和装货集装箱撞击的事件,而后自然造成了原告货物的损害。发生该案件后,被告上海交运公司根据保险合同中的条例,对收货人作出了近30万美元的赔付。但最终仅仅赔偿接近4万美元,原告就此提出了索赔。最终法院结合《海商法》、原《民法通则》多项规定作出判决,被告需实际赔偿22万美元。

第三,将港口经营人视作实际承运人。该理论的成立参考了《海商法》第四十二条内容,关于其应用,目前实务界和法律界尚存在一定的争议。

Q 应对物流港口经营人民事赔偿责任问题的策略

(一)保障物流港口经营人的留置权

1.港口经营人留置权善意取得

《海商法》第八十七条规定留置权的客体应是债务人所有权之物。该规定虽能在一定程度上保障货物的正常运转,但与港口经营人实际工作不符合。结合实际发现,应采用《民法典》中留置权客体可以善意取得的规则,且要考虑到“受让人不知无权处分人对该物无处分权”“受让人支付了合理对价”“依法进行公示”三因素。关于留置权的善意取得,其研究重点在于“善意”。首先,港口经营人的留置权善意取得要以《民法典》中所规定的行为为标准,且实践中也要综合考虑到港口经营人和承运人之间的交易习惯、步骤。其次,由于民商事法律中对“善意”可归纳为积极与消极不同情况,要加以认定。但由于航运贸易交易频繁且过程复杂,核实所有作业对象的所有权人难度较大,因此,应采取要求较低的消极善意,港口经营人就可被认定是“善意”,可主张留置权。在司法实践中,对普通货物的善意留置方面争议则相对较少。另外,关于集装箱作业中善意留置还存在一定分歧,相关问题的解决均值得探究。

2.港口经营人商事留置权保障

随着我国港口行业的迅速发展,港口经营人也从以往的单一主体逐渐演变成综合性的经济组织体系,囊括了人力、物力(如设备设施)、财力(资金架构)多项要素。关于港口经营人的作业相对人,也多为贸易公司。为了有效保障港口经营人的债权利益,顺利应对其可能面临的民事赔偿责任等问题,就需要保障港口经营人的商事留置权。商事留置权适用于港口经营人的工作实践,究其原因,是港口经营人往往会签署合同来明确工作实施要求,再加之对港口贸易作业效率要求较高。此时通过保障商事留置权,有利于港口经营人和合同相对方贸易工作的顺利推进。需要注意的是,商事留置制度和民商事法律中有部分内容存在一定的差

异,且商事留置制度和善意取得不可同时适用。此外,港口经营人应积极地调查货物所有权,以免被动地放弃商事留置权而导致经营人债权未受保障。

(二)明确物流港口经营人货物交付义务

1.外贸货物交付

在国际海上货物运输过程中,承运人常见的交付方式有电放、海运单放货、提单放货等不同方式。以电放交付为例,它指托运人指定收货人,承运人保留正本提单,收货人凭借电放件或身份证明能提货。而海运单放货、提单放货分别指收货人凭借海运单上的载明要求、正本提货单来提货。凭单交付的原则需要涵盖三方面:(1)承运人需要将货物交付给出示正本提单的持有人,而不需关注到该持有人的身份是谁;(2)提货人只有交还提单,才可提取货物,这是基础前提条件;(3)凭单交付是承运人需要履行的义务,也是其权利所在,要严格执行。

2.内贸货物交付

原交通部制定的《国内水路货物运输规则》第六十二条中,明确了内贸货物的交付问题。港口经营人往往也会持有一份承运人签发的运单,由于该单据中涉及了承运人、收货人、港口经营人不同主体,因此,在货物运输中要强化管理,以免产生纠纷。当托运人要求承运人对收货人进行变更时,此时承运人应将相关情况和港口经营人加以说明,并加盖印章,明确物流港口经营人需要承担的货物交付义务,以规避港口经营人的民事赔偿责任问题。

3.权利冲突下、特殊情形下的货物交付

在实际的港口货物交付问题上,不同主体所利用的载体各有不同。以货主为例,往往是利用其“所有权”来要求交付,而作业委托人则多是利用“港口作业合同”,以此作为有力的凭证。在此过程中,可能存在着诸如权利冲突的问题,甚至可能导致港口经营人面临着民事赔偿责任。为此,应先厘清港口经营人交付货物的逻辑所在。首先,可思考货主是否能基于所有权向港口经营人主张交付货物。此时可结合《民法典》第八百九十六条的规定作出分析。其次,要思考委托人是否可基于合同要求来进行交付。港口作业合同的制定是为了提供货物的装卸、驳运和存储等服务,它是港口经营人进行作业且收取作业费用的依据。若是出现作业委托人(或执行收货人)与承运人指示的人员不同时,此时可不凭借港口作业合同来要求经营人交付货物。此外,要分析特殊情形下的货物交付。所谓的特殊情形,包括港口货物因海关监管,或是其他行政机关进行扣押、留置等情况。由于港口经营人肩负着协助海关对外贸货物进行监管的责任,若此时无法正常交付货物,则要求港口经营人谨慎处理该问题。

(三)完善《海商法》中港口经营人制度

1. 设立港口经营人单独章节

为了能切实解决物流港口经营人民事赔偿责任相关问题,可结合《海商法》来对港口经营人相关的现有法律制度加以完善。例如,可设立港口经营人相关的单独章节。该策略的合理性较突出,原因可概括出三点:第一,“独立合同人说”来确定港口经营人的法律地位与工作实务相对而言比较贴切,若仅仅将其归纳到运输合同中,难体现出其地位与独立性。第二,港口经营人无论是在定义、责任制度,还是货物交付、留置权等方面,其本身就与实际承运人有着本质上的区别,因此,相关制度也要分开规定,以保障符合实际港口经营人作业的实践要求。第三,在不同运输方式下,港口作业合同与运输合同间的联系也存在差异。事实上,海上运输作业港口的作业之间并非单纯的包含和被包含关系,因此,可设立单独章节进行处理。注意在实际设立港口经营人单独章节时,一方面要结合实务界与学界提出的诉求进行深入研究;另一方面则是要结合我国市场经济体制、现有经济水平、港口行业发展现状等方面。

2. 明确港口经营人的法律地位

当前,我国现行法律制度中对港口经营人概念、法律地位的阐释尚不明确,仅仅在《港口法》中对其业务范围进行了解释。在实际操作中,可参考《港口法》《港口货物作业规则》(下文简称《港规》)《港口规划管理规定》等条例中关于港口经营人的描述,将其概念界定为“与承运人或托运人订立作业合同的民事主体”,并明确它在作业时的独立性特征。注意要与《港口法》等法律条规内涵统一,以免有矛盾之处。总之,通过明确港口经营人的概念与其独立合同人法律地位后,能为解决港口经营人民事赔偿责任问题奠定基础。

3. 完善港口经营人责任制度

为应对物流港口经营人民事赔偿责任相关问题,完善港口经营人责任制度是其中的核心措施,具体可围绕三个方面来实施。第一,要纳入“责任赔偿限制制度”。当将港口经营人视作独立合同人时,其责任赔偿限制可包括:(1)于专门调整港口法律的规范中进行确立,此次立足于法律层面来分析,因而可采取此方法;(2)可在运输合同章节中进行调整,再融合关于责任赔偿限制的内容。我国原交通部曾于1978年颁布了《关于港口作业事故处理的几项规定》,明确了“港口对货物灭失、损坏的赔偿”。虽然它可适用于对港口经营人的民事责任赔偿,但应在此基础上再结合《海商法》中“承运人的责任赔偿限制规则”等内容加以更新,且沿用“双轨制”来计算出赔偿情况,分析出港口经营人与承运人各自应承担的民事赔偿责任,而后加以协调处理,以防

止出现赔偿混乱。第二,合同责任要采取“过错推定”原则。“独立合同人”视域下,港口经营人责任确定要按照“过错推定”原则,即可理解为“港口经营人不履行或是不适当履行合同约定,且无法证明无过错时要承担相应违约责任。”有学者认为,若是按照该方法实施,很可能导致港口经营人无辜被连累。但从实际情况来看,港口经营人无论是可进行调配的资源设备、作业环境稳定性,还是对事故问题的预警和应对,整体情况均和承运人明显不同。但为解决可能导致港口经营人成为无辜受害者的问题,可通过提供责任限制制度来解决。第三,关于免责事由的规定。可参考《港规》来加以优化。例如,《港规》中提及的不可抗力比较笼统,可结合港口经营人作业实际增加诸如“天灾”等内容。

Q 结束语

综上所述,物流港口经营人的民事赔偿责任等相关的法律问题一直都是较为复杂的问题,也是《海商法》领域中理论与实践的难题。为探究港口经营人的民事赔偿责任,可从不同角度来探究,例如,将港口经营人视作海运履约方或实际承运人、抑或是独立合同人。为应对其中存在的法律问题,可采取的策略有:要保障物流港口经营人留置权、要明确物流港口经营人货物交付义务、要完善《海商法》港口经营人制度。相信在未来进一步解决物流港口经营人相关法律问题后,有利于进一步促进我国港口吞吐量的增长,继而切实地增强我国经济活力。

参考文献

- [1]马晓萍.政府公共管理视角下的港口物流业分析——以舟山港口物流业为例[J].中国储运,2023(03):123-124.
- [2]陈俊杰.基于石狮港口物流发展趋势与经营策略分析[J].中国储运,2022(04):161-163.
- [3]顾波军,阳立军.港口物流系统虚拟经营模式及其二维空间逻辑结构[J].海洋开发与管理,2008(11):78-83.
- [4]方健.海关新政下港建路堆场经营模式优化[J].中国港口,2023(S1):94-96.

作者简介:

魏广强(1986—),男,汉族,黑龙江伊春人,本科,龙口港集团有限公司,研究方向:运输经济、合同法律。

蔡鲜(1989—),男,汉族,山东威海人,本科,经济师,龙口港集团有限公司,研究方向:运输经济。

胡志国(1975—),男,汉族,山东烟台人,本科,经济师,龙口港集团有限公司,研究方向:工商企业管理。