

港口经营人纳入《海商法》的路径： 以实际承运人制度为视角的再审视

司玉琢, 吴煦

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要:港口经营人在《海商法》中的法律地位长期存在不确定性,司法实践对其是否构成实际承运人存在根本分歧,导致其权利义务失衡,这一问题在货方委托模式下尤为突出。该争议源于对“海上运输”的狭义理解及对“受雇人”概念的误用。通过比较《汉堡规则》《鹿特丹规则》等国际立法可以发现,将港口经营人融入运输主体框架已成为国际趋势。基于权利与义务统一等法理,应通过实际承运人路径重构港口经营人的法律地位。《海商法》(2025年修订)虽将承运人委托的港口经营人纳入实际承运人范畴,但未解决货方委托情形下港口经营人的法律地位问题,未来需通过司法解释或法律修订予以完善。

关键词:港口经营人;实际承运人;《海商法》修订;责任限制;货方委托

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2025)04-0003-10

交通运输部发布的数据显示,2024年,中国港口货物吞吐量完成176亿吨,集装箱吞吐量达3.3亿标箱,继续稳居世界第一;同期,在全球货物和集装箱吞吐量排名前十的港口中,中国分别占八席和六席。^①这彰显了中国航运经济的强劲实力。港口作为航运的核心枢纽,其发展离不开完善的法律保障。然而,与硬件实力形成鲜明对比的是,港口经营人的法律地位在1993年施行的《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)中并不明确。司法实践中,对于港口经营人是否构成实际承运人,从而能否享有承运人的免责与责任限制权利,存在着根本性分歧。这种法律适用的不统一,直接导致了港口经营人权利义务的失衡。特别是在占散货进口量90%以上的货方委托模式下,港口经营人往往因其与承运人之间缺乏直接的合同纽带(委托关系),而被排除在《海商法》的保护之外。若仅因委托方身份差异而剥夺港口经营人的责任限制权利,对港口经营人的权益影响巨大。因此,在此次《海商法》修订过程中,港口经营人强烈主张明确其法律地位,使其在《海商法》中处于稳定的地位。

关于将港口经营人纳入《海商法》的调整范围,学界和业界提出了两种不同的主张:一种主张认为,应借鉴《1991年联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》(简称《港站经营人公约》)的模式,将港口经营人作为独立的权利义务主体纳入《海商法》,此乃“独立主体模式”。另一种主张则认为,港口经营人不宜作为独立主体,而应从运输合同主体层面突破合同相对性原则,使其以实际承运人的身份享有承运人的抗辩理由和责任限制的权利,同时承担相应的义务,此乃“实际承运人模式”(或称“非独立主体模式”)。

实际承运人模式在实践中遭受了很大挑战。当港口经营人接受承运人委托履行承运人管货义务时,其可被解释为实际承运人,享有承运人的权利并承担承运人的义务。然而,港口经营人在受货方委托进行装卸、驳运和仓储等操作时,其法律地位的解释面临重大挑战。根据《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)第169条,货方委托的港口经营人如果要求被视为实际承运人,则需要证明其是接受承运人的转委托履行承运人的管货义务,而实际上这种转委托关系难以在法理上证立。再者,《中华人民共和国国际海运条

基金项目:2023年度国家社科基金后期资助项目“海难救助理论流变和本土实践反思”(23FFXB048)

作者简介:司玉琢,男,大连海事大学法学院教授、博士生导师,《海商法》修改课题组顾问;吴煦,男,大连海事大学法学院教授、博士生导师,《海商法》修改课题组成员。

^① 参见《2024年我国港口货物吞吐量、集装箱吞吐量继续稳居世界第一》,载中华人民共和国中央人民政府网站2025年3月30日, https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202503/content_7016369.htm。

例》第7条第2款规定无船承运人应通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,货主因不符合这个条件而难以被认定其先接受承运人的委托并在成为无船承运人后再将代理事务委托给港口经营人。

一、港口经营人的界定与法律地位现状

(一) 港口经营人的概念廓清

在法律层面上,截至目前,港口经营人尚无统一的定义。《中华人民共和国港口法》(简称《港口法》)第22条第3款对“港口经营”作了限定:港口经营是指“在港区内从事货物的装卸、驳运、仓储的经营和港口拖轮经营等”。《港站经营人公约》第1条第1项规定,“运输港站经营人”是指在其业务过程中,在其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内,负责接管国际运输的货物,以便对这些货物从事或安排从事与运输有关的服务的人。但是,凡属根据适用于货运的法律规则身为承运人的人,不视为经营人。第1条第4项规定,“与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平舱、隔垫和绑扎等服务。

借鉴国际公约和国内法的有关规定,从海上货物运输合同的视角出发,结合《海商法》第49条关于承运人管货义务的规定,可对“港口经营人”作如下定义:“港口经营人是指在港区内履行承运人管货义务的人。”其中,管货义务是指与承运人同等的管货义务——妥善、谨慎地接收、装载、搬移、积载、运输、保管、照料、卸载和交付所运货物。

上述概念表明,港口经营人必须满足两个条件:一是港口经营人的作业发生在港区内;二是港口经营人的作业性质虽不属于货物运输的范畴,但属于承运人的管货义务。只有两个条件同时满足,方构成港口经营人。例如,在港区外接收货物,接收货物的人就不是港口经营人;在港区内检验货物,检验人也不是港口经营人。“港区”应是地理的概念,而不是功能的概念。^①《海商法》未对“港区”进行定义,这需要结合《港口法》及相关行政法规进行体系解释。

(二) 港口经营人法律地位的司法争议和理论分歧

当货物的灭失、损坏或者迟延交付发生在港口经营人履行承运人管货义务期间,港口经营人处于何种法律地位?在《海商法》修订之前,司法实践及理论研究并未对此形成共识。《海商法》(2025年修订)的颁布为统一解释提供了契机。

1. 司法裁判立场

一是否定港口经营人实际承运人地位。该观点认为,港口经营人所从事的装卸、交付、保管等活动,均不需要控制或掌握船舶,故港口经营人完成的仅是运输辅助行为而非运输行为,将其定位为实际承运人,并不符合“运输”的本义,也存在名不副实的尴尬。^②在“中银集团保险有限公司诉上海交运集装箱发展有限公司港口货物损害赔偿纠纷案”中,上海海事法院认为,上海交运集装箱发展有限公司(港口经营人)虽是实际履行承运人装卸货物义务的人,但不是实际承运人,不适用《海商法》,无权享受承运人的责任限制,应按实际损失承担赔偿责任。^③在“闻达公司诉青岛码头公司的货损案”中,山东省高级人民法院认为,因青岛码头公司在管理货物中存有过错,依据原《中华人民共和国民法通则》的规定,应对由此给闻达公司造成的损害承担赔偿责任。^④

二是认定港口经营人为承运人的受雇人。在“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等海上货物运输合同纠纷案”中,大连海事法院判定从事集装箱场地堆存作业的万通物流公司为承运人韩国现代商船有限公司的受雇人,有权享受《海商法》赋予承运人的抗辩和责任限制的权利。^⑤在“福建顶益食品有限公司诉中远集装箱运输有限公司等海上货物运输合同货损赔偿纠纷案”中,广州海事法院认为,在中远集装箱运输有限公司(简称中远公司)承运货物的责任期间内,广州集装箱码头有限公司(简称广

^① 国际海运公约都没有给“港口”一词下定义,联合国贸法会在制定《鹿特丹规则》时曾考虑过这一问题,但最终认为,由于各国对港口要件的理解差别较大,不可能作出统一的定义(参见联合国贸法会运输法第三工作组第12届会议报告第30-31段,第19届会议报告第148段),将此问题留给国内法处理。中国行政管理部门出于地方行政管理的需要,对港区的界限作出了地理上的划分。

^② 参见王晶:《港口经营人法律地位与法律责任的再思考——以〈海商法〉修改为视角》,载《世界海运》2022年第7期,第27页。

^③ 参见上海海事法院民事判决书,(2002)沪海法海初字第34号。

^④ 参见青岛海事法院民事判决书,(2001)青海法石海事初字第73号;山东省高级人民法院民事判决书,(2003)鲁民四终字第28号。

^⑤ 参见大连海事法院民事判决书,(2001)大海法商初字第246号。

广州集装箱公司)作为港口经营人,与中远公司签订的《外贸船舶装卸协议》具有雇佣合同的性质,广州集装箱公司实质上可被认定为中远公司承运货物过程中的受雇人。根据《海商法》第46条第1款的规定,中远公司应对本案货物的损坏承担赔偿责任。广州集装箱公司接受中远公司的委托对本案货物进行装卸作业,虽然其在装卸作业过程中造成了货物损失,但其不是本案海上货物运输合同的当事人,不应承担运输合同的责任。福建顶益食品有限公司(简称顶益公司)以侵权向广州集装箱公司提出的诉讼,与其向中远公司就同一货物损失提起的诉讼,不属于《中华人民共和国民事诉讼法》第53条第1款规定的共同诉讼。在顶益公司已选择以海上货物运输合同向承运人中远公司对货物损失提起本案诉讼的情况下,其与广州集装箱公司之间的纠纷不能在本案中合并审理,可另行予以解决。^①

2021年,最高人民法院通过《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》表明了裁判立场,该文件第67条规定,港口经营人不能主张承运人的免责或者责任限制抗辩。^②至此,即使是承运人委托的港口经营人,也不被认定为实际承运人。

2. 法律地位分歧的深层原因

第一,分歧源于对“海上运输”的狭义理解。《海商法》第41条规定:“海上货物运输合同,是指承运人收取运费,负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。”^③依据该定义,“货物运输”一词应当包括装卸两港的装卸与仓储等港口作业。值得注意的是,《海商法》第46条规定的有关承运人的责任期间,应与上述“港到港”运输的“货物运输”概念相协调,即“港到港”期间。然而,该条对非集装箱运输承运人的责任期间的规定却退回到《海牙规则》下的“装船至卸船”期间,剔除了承运人的管货义务中货物的接收与交付两个环节。^④这样就出现了“货物运输”的概念只限于海上运输区段,实际承运人只限于船舶所有人或者承租人的误解,^⑤产生与承运人的责任期间在制度设计上的不协调,使得非集装箱运输下履行承运人的接收或者交付货物义务的港口经营人无法成为实际承运人。这种制度安排不仅仅反映了承运人责任期间形式上的滞后,脱离现代航运实际,更影响了港口经营人的实质性权利。《海商法》(2025年修订)第47条仍然沿袭了现行《海商法》第46条的规定,将承运人的责任期间区分为非集装箱货物的“钩至钩”和集装箱货物的“接收至交付”,只在第49条承运人的管货义务中增加了接收和交付两个环节,这就使承运人的责任期间和管货义务产生了矛盾,“货物运输”的概念只限于海上运输区段的疑虑仍然存在。

加拿大学者威廉姆·台特里(William Tetley)认为:“《汉堡规则》第4条将承运人的责任扩展至港口到港口,从而解决了喜马拉雅条款的问题。”^⑥意为喜马拉雅条款虽不适用于作为独立合同人的港口经营人,但港口经营人成为《汉堡规则》下的实际承运人后,便有权享受承运人的抗辩理由和责任限制。美国学者迈克尔·F.斯特利(Michael F. Steley)指出,装卸环节是承运人义务的必然延伸。^⑦在承运人责任期间扩展至从装到卸的整个环节时,港口经营人履行了原本应由承运人履行的从装到卸的九个环节的义务,可享有实际承运人的地位。^⑧上述观点从承运人的责任期间出发,认为港口经营人因在承运人的责任期间履行了承运人的管货义务而成为实际承运人。这种观点值得借鉴。《海商法》(2025年修订)第44条第2项规定:“实际承运人,是指接受承运人委托或者转委托,实际履行本法第四十九条规定的全部或部分承运人义务的人。”这就表明,实际承运人一定是履行了《海商法》(2025年修订)第49条从接收到交付九个管货环节中的全部

^① 参见广州海事法院民事判决书,(2003)广海法初字第171号。

^② 《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》第67条规定:“根据海商法第五十八条、第六十一条的规定,就海上货物运输合同所涉及的货物灭失、损坏或者迟延交付提起的诉讼,有权适用关于承运人的抗辩理由和限制赔偿责任规定的为承运人、实际承运人、承运人和实际承运人的受雇人或者代理人。在现有法律规定下,港口经营人并不属于上述范围,其在港口作业中造成货物损失,托运人或者收货人直接以侵权起诉港口经营人,港口经营人援引海商法第五十八条、第六十一条的规定主张免责或者限制赔偿责任的,人民法院不予支持。”

^③ 《海商法》第41条的“货物运输”借鉴了《汉堡规则》第1条第5项的规定。

^④ 《海商法》第46条第1款规定:“承运人对集装箱装运的货物的责任期间,是指从装货港接受货物时起至卸货港交付货物时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间,是指从货物装上船时起至卸下船时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间。……”

^⑤ 参见郭瑜:《论我国海商法中的实际承运人制度》,载北京大学法学院编:《民事责任与民法典体系》,法律出版社2002年版,第372-387页。

^⑥ William Tetley, *The Himalaya Clause—Revisited*, *Journal of International Maritime Law*, Vol.9:40, p.64(2003).

^⑦ Michael F. Steley, *Scope of Coverage Under the UNCITRAL Draft Instrument*, *Journal of International Maritime Law*, Vol.10:138, p.148(2004).

^⑧ 参见司玉琢:《中国海商法下港口经营人的法律地位》,载《昆明理工大学学报(社会科学版)》2007年第5期,第92页;司玉琢:《海商法专论》(第4版),中国人民大学出版社2018年版,第144、161-166页。

或部分义务的人。换言之,港口经营人享有实际承运人的免责和责任限制权利的前提是作为其权源的承运人也享有同样的权利,故港口经营人的管货行为必须发生在承运人的责任期间。由此可见,按照《海商法》(2025年修订)第47条的规定,对于非集装箱货物运输来说,港口经营人从事除了接收和交付两个环节外的管货义务时,可成为实际承运人;对于集装箱货物运输而言,其履行第49条规定的管货的九个环节的全部或部分义务时,可成为实际承运人。因此,根据《海商法》(2025年修订),港口经营人成为实际承运人仅需同时符合两个条件:一是接受承运人的委托,二是在第47条规定的责任期间内实际履行了第49条规定的承运人义务。

第二,分歧源于对“受雇人”概念的误用。对于“受雇人”或者“代理人”一词的含义,在解释《海商法》时,首先应该考虑的是法律语境。在中国法下,“受雇人”与“雇主”是相对应的概念,它们属于雇佣合同的主体。而承运人与港口经营人订立的独立合同人间的港口装卸作业合同或仓储合同,既不属于雇佣合同性质,也不属于代理合同性质。因此,港口经营人既不是雇佣合同的受雇人,也不是代理人合同的代理人。

需要说明的是,《海商法》在制定时未禁止独立合同人适用喜马拉雅条款。独立合同人系英美法所特有的法律概念,在中国法下不存在相对应的法律概念,很难准确界定其含义。但可以肯定的是,英美法下的独立合同人既不是受雇人,也不是代理人,如果承运人与港口经营人签订的作业合同既不是雇佣合同,也不是代理合同,那么,港口经营人就应是独立合同人,其接受承运人委托履行承运人的管货义务,就应该是《汉堡规则》下的实际承运人,也即《海商法》(2025年修订)第44条所定义的“实际承运人”。

如果将港口经营人认定为承运人的受雇人或代理人,依据替代责任原则,在港口经营人证明其行为发生在受雇或者代理范围之内时,其行为的后果应由承运人承担,请求人不得对港口经营人提出索赔,除非属于以下两种情形:第一,在人身损害赔偿中,雇员因故意或重大过失致人损害的,应当和雇主承担连带责任;第二,索赔人选择基于财产损失对港口经营人提起侵权之诉,但索赔方必须证明在侵权行为发生时其对财产享有所有权,这对于索赔方来说,往往是一道难以逾越的屏障。总之,在中国法下,港口经营人如果被认定为承运人的受雇人或者代理人,那么只要在受雇或代理范围内行事,就不需独立对外承担民事责任,也就不会涉及受雇人或代理人援引承运人的责任限制的问题。

综上,将具有独立合同主体资格的港口经营人认定为承运人的受雇人或代理人,从理论到实践都难以自圆其说。1992年6月23日,时任国务院法制局局长杨景宇向第七届全国人大常委会第二十六次会议所作的《关于〈中华人民共和国海商法(草案)〉的说明》指出,“承运人专指船方,不包括港口经营人”;“承运人和实际承运人在我国《海商法》下是并列的法律概念,彼此不存在互为包容的关系,故将港口经营人纳入实际承运人的范畴并不违背《海商法》的原意。”《海商法》(2025年修订)第44条对现行《海商法》第42条“实际承运人”定义的修改,恰恰为将履行特定管货义务的港口经营人纳入其中提供了规范接口。

二、港口经营人法律地位的国际立法比较与趋势

(一)《汉堡规则》:实际承运人制度的确立与意义

《汉堡规则》确立的实际承运人制度具有划时代的意义,其核心内涵在于首次将港口经营人纳入实际承运人范畴(第1条第2款),^①彻底突破了《海牙规则》中“钩至钩”责任期间对港口作业的排斥。该制度以“接受承运人委托或转委托”为根本构成要件,通过法定拟制将英美法下的独立合同人转化为运输法责任主体,其优势体现为三重统一性:其一,责任统一性要求实际承运人与承运人承担连带责任(第10条),有效避免索赔方通过择地诉讼制造司法冲突;其二,权利对等性要求赋予港口经营人援引承运人抗辩与责任限制的权利,从根本上解决港口经营人履行相同义务却承担全额赔偿的实质不公问题;其三,国际协调性要求确立“港到港”责任期间(第4条),实现与现代多式联运物流链的无缝衔接。

然而,该制度存在结构性缺陷:首先,该制度要求委托方和受托方之间的意思表示具有合同相对性,在当今复杂的多层转包场景中(如货代→分包码头→临时工班),必须举证证明委托链并未中断;其次,该制度未

^① 《汉堡规则》第1条第2款规定:“‘实际承运人’就是指受承运人委托执行货物运输或部分货物运输的任何人,包括受委托执行这项运输的其他任何人。”

界定委托是否包含承运人默许港口经营人作业的事实行为,导致司法实践陷入明示委托与事实履行的解释争议。尽管《汉堡规则》解决了责任归属问题,但其形式化的委托要件仍然没有解决货方委托的港口经营人能否享有承运人的免责和责任限制问题。

(二)《鹿特丹规则》:海运履约方制度的演进

《鹿特丹规则》通过创设“海运履约方”(第1条第7款)实现概念重构,淡化委托,强调履行与控制,以“直接或间接在承运人要求、监督或控制下履行运输义务”的行为标准替代《汉堡规则》僵化的委托要件(第1条第2款)。其关键突破体现为三重转向:其一,行为本位聚焦“谁实际履行管货义务”而非合同形式关系,将货物的运输、装卸、保管或仓储等港区作业纳入法定范畴,有效覆盖无直接合同但实质参与运输的第三方(如码头分包商),但负责守卫集装箱堆场的安保公司和仅负责为承运人准备文件的中介公司则不在此定义之内;其二,控制标准以承运人业务链条的实质控制力为认定核心,船舶靠泊计划协调、提单装卸指令签署等事实行为均可构成控制的证据,大幅降低举证难度;其三,责任统一机制确保海运履约方享有与承运人完全相同的抗辩与责任限制(第4条、第19条)。这一创新直指《汉堡规则》委托要件的结构缺陷——其无法适应全球化分包模式下“无合同但受调度”的港口作业现实,故联合国贸法会第三工作组明确采纳“淡化委托”的思路,直接回应中国代表团2000年提出的“避免委托关系举证困境”的核心建议,^①彰显规则设计对航运实践的精准呼应。

《鹿特丹规则》第1条第6款第2项断然排除托运人或收货人委托的主体构成海运履约方。首先,责任分配机制允许承运人通过船方不负责装卸、理舱、平舱(Free In and Out Stowing Trimming)条款(简称FIOST条款)等约定将装载、卸载等义务转移至货方(第13条第2款),此时港口作业的上述法定义务主体转化为货方,承运人据此免除对应责任(第17条第3款第9项)。其次,风险隔离原则要求避免承运人对非其控制的作业承担连带责任,符合商事效率原则(如货主自选仓储企业引发的货损不应归责于船方)。最后,该设计存在实质矛盾:当货方委托的作业仍在承运人监督控制下(如船长签署理货报告、船代调度装卸工班),港口经营人性质认定即陷入模糊地带,典型如散货运输中船方虽通过FIOST条款转移义务,但仍实际指挥卸货,此种情形下港口经营人是否属于海运履约方?一般认为,在租船合同中,在“船长监督之下”进行装卸的约定并不能够将装卸作业的义务转移至出租人。因此,仅以《鹿特丹规则》的控制或监督为标准确定货方委托港口经营人装卸作业时的法律地位不具有很强的说服力。

“海运履约方”概念的行为导向定义对中国具有显著借鉴价值:其淡化合同形式要件的特点高度契合中国港口同时服务多家船公司或货主的作业现实,可解决司法实践中委托关系举证难的痼疾。但法律本土化面临三重挑战:其一,本土缺失标准——司法机关尚无“要求、监督、控制”的判例积累,法官对“实质控制力”的裁量可能引发新歧义(如船舶靠港时间监控是否构成充分控制);其二,货方委托困境未解——规则明确排除货方委托的履约方地位(第1条第6款第2项),而中国散货运输中大量港口作业由货方委托,直接移植将导致更大范围的权利失衡;其三,制度成本高昂——需同步重构承运人责任体系,如增设“非强制性义务”条款(第13条第2款)以容纳FIOST条款,与现行《海商法》强制责任框架产生根本冲突。尤为严峻的是改革悖论。具言之,《鹿特丹规则》虽突破了委托的僵化性束缚,但其排除货方委托的逻辑与中国煤炭、矿石等大宗散货的主流实践产生直接对立,若强行引入恐会加剧而非缓解权利失衡,故将国际规则本土化时仍需谨慎权衡。

(三)《港站经营人公约》:独立责任主体模式的评析

1. 制度核心:超越委托方身份的责任独立

《港站经营人公约》诞生于《汉堡规则》长期未生效的制度真空期,其立法动因是解决“货物既非由承运人接管,又非由货主接管时法律适用的不确定性”,以填补港口经营人责任规则的国际空白。公约开创性地采用“责任突破本位”,核心规则体现了三重颠覆性:其一,彻底摒弃委托方身份(第1条第1项),将港口经

^① 2000年7月6日,联合国贸法会与国际海事委员会在纽约共同举办“运输法研讨会”,中国代表团在大会上发言,提出“履约方”的概念应避免“委托或转委托”的表述,以免给货物索赔方带来不必要的举证困难。2001年11月,国际海事委员会第六次专家小组会在伦敦举办,会后形成运输法最终框架文件并提交联合国贸法会,文件号为A/CN.9/WG.III/WP21。从此,“履约方”的概念就避开了《汉堡规则》下的“委托或转委托”表述,而采用“直接或者间接在承运人的要求、监督或者控制下行事”这一表述。

营人定义为“在其控制区域内接管国际运输货物并提供与运输相关服务的人”,剥离承运人或货方委托要件,直接以作业行为界定主体资格;其二,直接赋予港口经营人 2.75SDR/kg(水运相关作业)或 8.33SDR/kg(其他作业)的责任限额,无需依托运输合同关系,实现权利自主化(第6条);其三,首次将独立合同人纳入喜马拉雅条款抗辩权的覆盖范围,破解港口经营人因“非受雇人”身份而丧失限制责任权利的困境(第7条)。这种制度设计不仅实现了与承运人责任体系的兼容与协调,更通过扩展保护范围推动实质公平。

2. 港口经营人与承运人责任制度的协调与差异

首先,《港站经营人公约》与《汉堡规则》在归责原则(第5条的推定过失)、诉讼时效(2年)、危险货物规则等7项核心制度上高度一致,责任期间无缝衔接,公约“接管至交付”期间(第3条)覆盖《海牙规则》“钩至钩”责任期间外的责任盲区,将港区仓储、中转作业纳入法定范畴,弥补传统海运公约的结构性缺陷。其次,责任限制协调优化,水运相关作业责任限额(2.75SDR/kg)较《汉堡规则》(2.5SDR/kg)提升10%,体现风险与收益平衡的现代立法理念(如港口爆炸事故中危险品作业风险显著高于普通运输)。

3. 《港站经营人公约》未能生效的原因及对独立主体模式的反思

尽管《港站经营人公约》仅需5国批准即可生效,却始终未达生效门槛。一方面,1992年《汉堡规则》的生效令不少缔约国接受了实际承运人制度,削弱了各国对港口经营人以独立合同主体进入运输法的紧迫需求。另一方面,港口作业合同独立进入货物运输法存在以下弊端。第一,破坏“海上货物运输合同”章的主体协调性。港口作业合同(如装卸、仓储、理货合同)本质上不属于《海商法》“海上货物运输合同”章的范畴,若将港口经营人作为独立主体纳入运输法体系,其法律身份既非承运方也非托运方,会导致运输合同主体结构严重失调。港口经营人作为运输合同之外的第三人,其权利义务与运输合同核心主体(承运人/托运人)无直接关联,破坏了《海商法》“海上货物运输合同”章以“运输合同关系”为主线的逻辑自洽性。第二,割裂多式联运责任链条,增加法律适用的复杂性。多式联运的核心在于海运、陆运等环节的无缝衔接,而港口作业合同作为独立合同插入运输链条后,将直接导致责任链条断裂。港口作业(如仓储)被定性为“非运输合同”,导致多式联运的连续责任期间出现空白(如《鹿特丹规则》第1条第1款规定的“门到门”责任无法覆盖港口环节)。这会引发法律适用冲突,即港口经营人适用《民法典》(无责任限制),承运人适用《海商法》(享有责任限制);还会引发网状责任制的适用困境,即当货损发生于港口环节,法院需甄别应适用的法律是《海商法》抑或一般法,增加司法成本与裁判分歧风险。第三,导致与承运人责任的重叠与冲突。现代集装箱运输中,承运人的责任期间一般已完全覆盖“港到港”,港口作业实质是承运人管货义务的履行环节。独立主体模式会造成责任体系混乱,承运人对港口作业货损承担法定责任,若港口经营人再以独立主体身份承担责任,那么将构成双重责任。上述弊端是后续运输法公约及《海商法》(2025年修订)均摒弃“独立主体模式”转而采用“实际承运人模式”将港口经营人纳入运输法的缘由。

(四) 各国国内法的选择与启示

1. 比较法视角下的制度实践

在国际法领域,《汉堡规则》作为全球海运行业的核心规则之一,对港口经营人被认定为实际承运人的推广具有重要影响。在36个缔约国的国内法中,港口经营人普遍被纳入实际承运人的范畴。更重要的是,这些国家的立法在制度层面上共同遵循了《汉堡规则》的核心理念,即通过司法或立法手段将港区内管货作业视为“货物运输”活动的组成部分,从而回应了《汉堡规则》第4条关于管货义务的特殊地位的规定。这种制度设计体现了《汉堡规则》对港口经营人地位的认可。

美国1999年《海上货物运输法案(草案)》中采用“履约承运人”概念,将履行或承诺履行承运人义务者纳入履约承运人范畴,并以“直接或间接在承运人要求、监督、控制下”取代传统的委托要件,形成了与《鹿特丹规则》相似的责任模式。但在任何情况下,履约承运人都不包括托运人或者收货人的受雇人、雇员、代理人,合同方或分合同方。在2004年的“卡比案”中,美国最高法院认为铁路公司可以根据海上运输合同中的喜马拉雅条款享受与船运公司相同的责任限制,即使铁路公司并非运输合同的直接当事人。^① 基于美国是

^① *Norfolk Southern R. Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd.*, 543 U.S. 14(2004).

货物进出口大国,美国法院一般更愿意为第三方提供保护。^① 但是,在“格拉迪奥勒斯号案”中,法院裁定一名卡车司机并非由海运承运人“使用或雇佣”的人,而属于独立承包商,不符合喜马拉雅条款的要求,因为他与收货人签订了合同,故没有资格享受美国1936年《海上货物运输法》的保护。^② 此外,根据美国《统一商法典》第7-204(2)条,仓储公司可以在合同中有效地限制每件货物的责任金额,其开展仓储作业可以根据美国《统一商法典》的责任限制规定获得保护。德国《商法典》确认实际承运人无需依赖传统的运输合同关系,而是以“履行运输”和“履行运输的期间”划定责任范围,覆盖包括港口作业在内的各项运输活动,并直接赋予实际承运人法定权利。^③ 在巴西,法院判决认定港口运营商提供的是公共服务,不仅承担有限责任,而且责任范围原则上应限于装卸操作,不能延伸至运输过程中造成的任何损害,所以也不允许通过连带责任扩展这种责任。^④ 这些立法、司法上的创新虽然在具体措施层面存在差异,但都体现了各国在处理港口经营人地位问题时的独特智慧,为海上运输立法提供了有益借鉴。

2. 国际趋势:融入运输主体框架

尽管《港站经营人公约》提出了独立责任主体的理想化路径,但国际趋势表明,目前的主流观点是摒弃独立主体模式,将港口经营人纳入运输主体框架,该观点的内在动因如下。第一,在法经济学层面,运输法统一责任体系(承运人→实际承运人/履约方)通过单一责任限额机制显著降低了司法识别成本与保险精算复杂度。单票货物索赔无需区分海运区段与港口作业的归责逻辑就是典型例证。第二,运输法统一责任体系驱动了多式联运的发展。《鹿特丹规则》将港口经营人定位为“海运履约方”(第1条第7款),旨在实现与公路、铁路履约方的责任无缝对接,若采用独立责任主体将割裂多式联运网状责任链条,导致法律适用的碎片化。第三,2024年4月的司法部《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》坚持实际承运人路径,同时通过第59条第3款将喜马拉雅条款的适用对象范围扩大至港区内履行管货义务的主体,形成“权利路径为主、责任突破为辅”的混合模式,印证了国际趋势的本土化。^⑤

港口经营人法律地位的演进揭示了其深层制度逻辑的本质是风险分配精细化的进程——从《海牙规则》将港口作业归为岸上风险由货方自担,到《汉堡规则》规定港口经营人作为实际承运人分担海上特殊风险,直至当代通过运输主体框架实现海运全程(含港口作业)风险的统一评估、保险与分配。该发展进程对中国的启示在于,短期内可借鉴《港站经营人公约》的责任路径通过法律或者司法解释规定扩大责任限制权以解货方委托困局,但长期来看,必须回归运输主体框架,需增加“实际履行承运人管货义务”为实际承运人认定标准,明确运输期间涵盖港口作业,并激活保险配套机制建立港口作业强制责任险,以平衡责任限制权利与货方保障,最终构建兼具国际接轨性与本土适应性的风险分配体系。

三、货方委托情形下港口经营人法律地位的困境与出路

(一) 货方委托的成因与实务背景

货方委托现象主要源于班轮与散货运输模式的差异及成本考量。在班轮运输中,班轮公司作为承运人通常与大型集装箱码头签订长期装卸协议(如年度合同),通过规模化议价降低单箱成本,并以码头操作费的形式向货方转嫁费用,形成清晰的承运人与港口经营人之间的委托关系。在散货运输(尤其是煤炭、矿石等大宗散货运输)中,货方即托运人或收货人为控制物流成本,常利用与港口的长期合作获取优惠费率,船方则通过租约规定的FIOST条款将装卸责任转移给货方,形成货方与港口经营人的委托链。其深层动因包

^① *Lawrence v. Fox*, 20 N.Y. 268 (1859).

^② *Taisho Marine & Fire Insurance Co. v. The Vessel Gladiolus*, 762 F.2d 1364 (2d Cir. 1985).

^③ 德国《商法典》第509条规定:(1)对于运输期间造成的任何货物灭失或损坏,如果全部或部分运输系由承运人之外的第三人履行的,那么该第三人(实际承运人)应对此负与承运人相同的责任。(2)任何与托运人或收货人之间的合同约定,且据此对承运人的责任扩大化的,只有在实际承运人以书面形式同意的情况下,才能对实际承运人发生效力。(3)根据件杂货运输合同对承运人成立的抗辩和异议,对于实际承运人同样适用。(4)承运人和实际承运人作为连带债务人负责。(5)如果请求权是针对实际承运人的属员或船舶乘务人员提出的,准用第508条的规定。参见《德国〈商法典·第五编 海商〉》,马金星译,载刘艳红主编:《东南法学》2016年辑秋季卷,东南大学出版社2016年版,第223-224页。

^④ Frederico E. Z. Glitz, *Civil Liability of the Port Operator: Brief Considerations of Case Law in Parana, Brazil*, *Law and Business Review of the Americas*, Vol.22:41, p.41-50 (2016).

^⑤ 遗憾的是,《海商法》(2025年修订)最终删除了“港口经营人”的定义,这意味着货方委托的港口经营人并未被纳入其调整范围。

括成本优化(因船方缺乏议价能力,货方直接委托可避免船方因临时挂港产生溢价)、责任规避(船方通过FIOS T 条款转移装卸风险)及操作便利(货方对本地港口熟悉度更高,更易协调仓储、装卸等环节)。

(二) 货方委托的法律边界:非强制性义务的转移

货方委托的只能是承运人管货义务中非强制性的部分,如《鹿特丹规则》第13条第2款规定,货物的装载、操作、堆放、卸载四个环节,承托双方可以约定由货方承担。一旦上述四项义务由货方承担,该公约明确规定解除承运人对该四项管货义务的责任,将其列入第17条第3款的除外风险之中。这就意味着此时该四项义务按照合同的约定属于货方而非承运人的义务。货方委托港口经营人从事该四项作业,履行的是货方的操作义务,港口经营人接受的既不是承运人的直接委托,也不是承运人的转委托,所以不构成海运履约方。^①需要说明的是,如果港口经营人接受货方委托从事货物作业,依据《汉堡规则》,港口经营人不构成实际承运人。而《鹿特丹规则》下的海运履约方,是指“直接或者间接在承运人的要求、监督或者控制下,履行或者承诺履行承运人任何义务的人”,这一定义表明,如果依据《鹿特丹规则》,港口经营人的货物作业活动是在承运人的要求、监督、控制下进行的,那么港口经营人属于海运履约方。然而,如果是货方委托港口经营人从事货物作业,虽然这种作业是在承运人或其船长的监督和控制之下进行的,即使承运人要对该操作是否得当负监督责任,也难以认定港口经营人是实际承运人。

(三) 体系解释与目的解释的适用

在运输合同存续期间,承运人和货方协商由货方承担部分管货义务,货方再将其委托给港口经营人,并不意味着港口经营人接受了承运人的转委托。亦即,对于管货义务,若其具有强制性,则承托双方通过协议免除承运人责任无效,因货方履行仅属费用分担而非责任转移;若其是非强制性义务,则货方履行并解除承运人责任属于合同自由约定,此时,承运人的管货义务转为货方义务,货方委托港口经营人从事作业属履行自身义务,故港口经营人不构成实际承运人。由此可见,只有承运人直接委托港口经营人,后者才可能成为实际承运人。因此,欲从根本上确立港口经营人在《海商法》中稳定的实际承运人地位,未来可行的路径包括:在《海商法》再次修订时增设“承运人的免责与责任限制规定适用于货方委托的港口经营人”的规定;或由最高人民法院通过司法解释明确货方委托的港口经营人在履行承运人管货义务时,享有与实际承运人同等的免责和责任限制权利。在法律及司法解释对此作出明确规定之前,对于《海商法》(2025年修订)中涉及港口经营人的相关条款,宜采取体系解释与目的解释的方法,立足于整部法律的架构与立法宗旨,寻求合乎逻辑且符合规范意旨的适用结论。

《海商法》立法的根本目的是调整海上运输关系和船舶关系,维护当事人各方的合法权益,促进海上运输和经贸的高质量发展。港口作业,特别是装卸、仓储等核心管货环节,是整个海上运输不可分割的延伸部分,是完成“港到港”运输的必备阶段。将这部分作业产生的法律关系强行剥离出《海商法》的调整范围而交由《民法典》中的一般规定调整,无异于人为地制造了法律适用上的“堰塞湖”,破坏了海上货物运输责任体系的统一性和完整性,这与《海商法》的立法目的背道而驰。国际立法趋势也清晰地表明了这一点,《鹿特丹规则》创设的“海运履约方”概念,其定义的核心已从“委托”转为“直接或间接在承运人要求、监督或控制下”履行义务,大大淡化了合同相对性的要求,更加强调行为的从属性和功能性。对《海商法》(2025年修订)中港口经营人的解释应当吸收这一先进理念,搁置理论上的争议,通过体系性和目的性的解释,让接受货方委托实际履行承运人管货义务的港口经营人,享有与实际承运人同等的免责和责任限制权利。

四、以实际承运人路径重构港口经营人地位的法理依据

(一) 法理基础:权利与义务的统一

从法理的视角解读,港口经营人的诉求反映的是“不同主体履行同样的义务,应享有相同的权利”这一原则。在全球物流采购外包背景下,第三方角色的演变尤为显著,应当赋予其相应的法律保护。在海上货物运输合同法领域,产生承运人责任突破的背景是:当前全球采购与物流外包的发展趋势要求运输业提供跨地域的整合性服务,这一需求不仅推动了运输业深度融入全球供应链体系,更催生了行业内纵向与横向的整合

^① 《鹿特丹规则》第1条第6款第2项明确规定,“履约方”不包括由托运人、单证托运人、控制方或者收货人直接或者间接委托的任何人。

浪潮。在此背景下,第三方角色的演变尤为显著,其职能定位已从海运业务的边缘参与者转变为供应链的核心。然而,值得注意的是,尽管海运实践范畴持续扩展,现行监管框架却呈现明显的滞后性。^① 学界普遍认为,鉴于第三方已成为实质性的业务参与主体(即便在形式上港口经营人仍处于运输合同关系之外),应当对其提供相应的法律保护。现行法律体系的根本性缺陷在于固守传统的运输方式分割规制模式,未能认识到现代航运业已深度嵌入供应链网络的现实。^② 问题的核心在于如何平衡第三方与传统缔约方的权益保护程度。这种保护机制的构建需满足以下要件:第一,第三方须在合同条款、国际公约或成文法中被确立应有的地位;第二,在海运实务中,其必须实际履行具有海运特性的承运人合同义务。需要强调的是,此类权利配置的根本目的在于优先保障缔约方的履约目标,而非简单地进行利益分配。权益保护的主体范围应当从主要缔约方拓展至供应链中所有需要法律特别保护的主体。

赋予港口经营人类似实际承运人法律地位的核心原因在于,唯有通过这一身份定位,才能完整而明确地实现《海商法》中关于免责事项与责任限制的统一。港口经营人若不能以实际承运人身份被纳入该法调整框架,《海商法》所规定的按货物件数或重量等单位计算赔偿限额的具体标准将无法直接适用,导致其责任上限处于不确定状态。同时,其免责事由也将脱离《海商法》所设定的特定法定情形,而不得回归至一般合同法的严格责任原则,使得责任的构成与豁免缺乏针对海上特殊风险的、稳定可预期的统一规范。这种局面将导致港口经营人的责任范围与限度均存在巨大不确定性,既无法有效平衡其较低收费与所承担的巨额风险,也难以满足航运实践对法律责任清晰、可预测的切实需求。

(二) 功能等同理论:行为本质决定法律地位

功能等同理论的核心在于,法律责任的认定应基于行为本身的实质内容和所伴随的风险特征,而非仅仅依赖行为主体的合同身份或委托关系的来源。港口经营人在港区内所从事的装卸、搬运、仓储、积载、照料和交付等作业,在功能上完全且精确地对应了《海商法》(2025年修订)第49条所规定的承运人核心管货义务。无论是承运人委托,还是货方委托,港口经营人实际操作货物的行为、所使用的专业技能及所管理的货物对象并无本质差异。更重要的是,其所面临的风险具有鲜明的海上特殊风险属性,例如,船舶靠离泊时的碰撞风险、潮汐变化导致的船岸作业面失衡、恶劣海况对港内系泊货物的影响、危险品在港区集疏运和存储中固有的爆炸与污染风险等。这些风险在性质、规模和不可预测性上,与货物在海上航行期间遭遇的风险同属一类,都超出了陆上一般仓储或作业合同所能预见的通常风险范畴。如果法律仅因委托方是货主而非承运人,就断然否定履行同样功能、承担同样风险的港口经营人享有责任限制的权利,那么将导致“同工不同责”的局面,违背法律最基本的公平与正义原则。

(三) 风险与收益平衡原则:商事公平的内在要求

风险与收益平衡原则是商事法律的基石,它要求市场主体所承担的风险应与其从事该活动所获得的经济收益大致相匹配,以避免出现显失公平、扼杀行业发展的局面。港口经营人的业务模式完美地诠释了风险与收益的极端失衡。港口经营人提供的是高度标准化、低利润率的作业服务,收取的是以操作次数、占地面积或短暂时间为单位计算的微薄费用。这种潜在的无限责任与有限收益之间存在着难以逾越的鸿沟,使得港口经营人时刻处于巨大的经营不确定性甚至破产风险之中,显然违背了商事活动的合理性和可持续性要求。然而,如果是承运人委托他人履行完全相同的管货作业,被委托人则可以依据《海商法》享有单位责任限制,将赔偿责任控制在可预见、可投保的范围内。同一作业、同一风险,却因作业者身份不同而导致责任的天差地别,暴露出当前法律在风险分配机制上的严重缺陷。因此,依据风险与收益平衡原则,赋予港口经营人责任限制权利,不仅是公平之举,更是维护港口物流行业稳定与健康发展的必然要求。

(四) 保护合理信赖与提升商事效率

现代商业活动依赖于稳定、可预期的法律环境,保护市场主体的合理信赖是提升商事效率的关键。在航运与港口业中,港口经营人作为专业的公共服务提供者,其作业能力和责任范围是整个行业供应链得以顺畅运转的基础。无论是承运人还是货方,都合理信赖港口经营人能够在其专业领域内提供符合行业标准且责

^① T. Heaver, H. Meersman & E. Van de Voorde, *Co-Operation and Competition in International Container Transport: Strategies for Ports*, Maritime Policy & Management, Vol.28:293, p.293 (2001).

^② Carlo Corcione, *Third Party Protection in Shipping*, Informa Law from Routledge, 2019, p.9.

任有限的服务,并基于此种信赖进行定价、投保和商业安排。港口经营人自身也信赖其责任风险可以通过《海商法》的责任限制机制和相应的保险产品得以管理和控制。如果法律因其接受货方委托就剥夺其责任限制权利,将彻底摧毁这种合理的商业信赖。港口经营人为规避无法承保的巨额风险,可能被迫提高收费、购买天价保险,或者在极端情况下拒绝承接高风险货物,从而导致整个物流链条的效率下降、成本激增和可靠性降低。其责任的不确定性将阻碍资源的有效配置。为了解决这一问题,可以参考德国《商法典》第509条的立法经验,明确规定由承运人之外的第三人履行运输时,该第三人为实际承运人,应对运输期间造成的货损承担与承运人相同的责任,并享有同等的免责与责任限制权利。此举跳出了实际承运人必须由承运人委托的窠臼,转而以履行行为和责任期间作为权利授予的标准,从而稳定了所有参与履行运输合同义务的主体的责任预期,极大地提升了商事活动的整体效率。

五、结语

《海商法》(2025年修订)第44条将承运人委托的港口经营人纳入实际承运人的范畴,即采纳“非独立主体模式”,使其在承担相应义务的同时,享有与之匹配的法定权利。据此,港口经营人可直接适用《海商法》“海上货物运输合同”章关于承运人与实际承运人的规定,其权利义务因而实现法定化,无需再援引喜马拉雅条款要求免责,法律地位的稳定性和可预期性得以增强。但遗憾的是,《海商法》(2025年修订)仍然没有对货方委托的港口经营人加以规定,目前只能期待司法解释对此作出规定。时机成熟时,可通过再次修订法律,允许接受货方委托、在作业中实际履行承运人的管货义务的港口经营人享有实际承运人的免责与责任限制权利,以弥合因委托来源差异而产生的法律地位落差,促进实质公平。

Paths to Incorporating Port Operator into the *Chinese Maritime Code* : A Re-Examination Through the Lens of the Regime of Actual Carrier

SI Yuzhuo, WU Xu

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The legal status of port operator under the *Chinese Maritime Code* has long remained ambiguous. In judicial practice, a fundamental dispute persists regarding whether port operator qualifies as actual carrier, leading to the imbalance between the rights and obligations of port operator. This issue is particularly pronounced in the cargo-side entrustment model. The controversy arises from an overly restrictive interpretation of “maritime transport” and the inappropriate application of the concept of “employee”. Comparative analysis of international instruments, including the *Hamburg Rules* and the *Rotterdam Rules*, reveals a growing global trend toward incorporating port operator within the regime of transportation entity. Drawing on foundational legal principles, particularly the unity of rights and obligations, this study proposes reconstructing the legal status of port operator by recognizing the port operator as actual carrier. Although the *Chinese Maritime Code (2025 Revision)* includes port operator entrusted by the carrier within the scope of actual carrier, it leaves the legal status of port operator entrusted by the cargo-side unresolved. This gap necessitates further clarification through future judicial interpretations or legislative amendments.

Key words: port operator; actual carrier; revision of the *Chinese Maritime Code*; liability limitation; cargo-side entrustment