

承运人无正本提单放货的法律责任

王欣童

青岛大学法学院, 山东 青岛

收稿日期: 2024年1月23日; 录用日期: 2024年2月18日; 发布日期: 2024年2月29日

摘要

随着我国航运业的不断发展, 无单放货现象频发, 而承运人无单放货的行为更是占据了多数。本文首先对承运人无单放货行为的产生原因进行分析, 然后对无单放货行为进行了界定, 分析我国学者对无单放货法律责任的性质的研究, 以侵权和违约竞合说进行定性较为合适, 最后针对承运人无单放货应承担的具体责任以及免责事由进行了论述, 在此明确了在倒签、预借提单、凭伪造提单放货、记名提单无单放货时应当承担的法律责任, 进而明确了违约责任与侵权责任的赔偿范围, 与无单放货的免责情形。

关键词

海商法, 承运人责任, 无单放货责任, 责任竞合

The Legal Liability of Carrier without Original Bill of Lading

Xintong Wang

Faculty of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Jan. 23rd, 2024; accepted: Feb. 18th, 2024; published: Feb. 29th, 2024

Abstract

With the continuous development of China's shipping industry, the phenomenon of no single discharge occurs frequently, and the carrier's behavior of no single discharge is the majority. This paper firstly analyzes the causes of the carrier's behavior of no single discharge, and then defines the behavior of no single discharge, analyzes the research of Chinese scholars on the nature of the legal liability of no single discharge, and says that it is more appropriate to conduct qualitative analysis with the infringement and breach of contract. Finally, the specific responsibility that the carrier should bear and the excuse for the carrier's no single discharge is discussed. This article

clarifies the legal liabilities that should be borne when backsigning bills of lading, borrowing bills of lading, releasing goods with forged bills of lading, and releasing goods without bills of lading, and clarifying the scope of damages for breach of contract and tort liability, and the exemption from liability for releasing goods without bills of lading.

Keywords

Maritime Law, Carrier's Responsibility, No Single Discharge Responsibility, Liability Concurrence

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 承运人无正本提单放货的产生原因

提单作为国际货物买卖和运输中的一种重要商业单据推动了国际贸易从实物交易走向单证交易。在当今的国际贸易实践中提单在运输、买卖和支付等国际货物贸易的各个环节中都起着重要的作用，凭正本提单交货是国际海运的基本原则。

但是在航运发达的今天，随着航海技术的进步，船速的加快，航程的缩短，出现了货物先于提单到达目的港倒置的现象。据粗略统计，无单放货在班轮运输中占 20%，在租船运输中占 50%，而在原油运输中则占 100% [1]，因为在石油这样的特殊货物买卖中，提单往往要易手数次甚至上百次，这样提单反复流转将会导致交易效率的降低。此时对于船东而言最安全的方法是耐心地等待正本提单的到来，但是这种做法往往使承运人和收货人面临巨大的商业压力，大量的滞期费和仓储费损失是一笔不小的数目。对于真正的收货人来说，等待意味着损失——除了市场原因外，高额的滞期费或仓储费就可能使其在这次货物买卖中不但颗粒无收而且损失惨重，因此这种做法是不现实的。为了减少损失，承运人尽管对于“无单放货”的责任巨大但还是冒险行事，只要收货人提供保函和副本提单就照放不误。这种承运人未凭借正本提单而放货的做法就是本文所讨论的“无单放货”。

当然“无单放货”不只是由于提单流转延误引起的，还有如凭单交付规则中理论意义大于商业价值的例外；提单遗失、被盗、灭失或因金融上原因未能得到提单；收货人不明或提货人拒绝提货时；记名提单等的情况下都能导致“无单放货”的发生。“无单放货”纠纷近年来在海事法院收审案件中一直占据着很高的比例，“无单放货”行为的法律属性也一直为案件当事人争议的焦点。因为对该行为的不同定性将直接关系到当事人权利义务的确定以及诉讼的结果[2]。

2. 承运人无正本提单放货的界定

《中华人民共和国海商法》¹第 71 条规定：“提单是指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。提单中载明的向记名人交付货物或者按照指示人的指示交付货物或者向提单持有人交付货物的条款构成承运人据以交付货物的保证。”一般认为依该条规定凭正本提单交付货物是承运人的一项法定义务，如果承运人违反该义务无单放货将承担相应的法律责任[1]。

承运人无正本提单交付货物的构成要件和赔偿责任等问题，一般情况下法律对此并不作具体规定，

¹注：以下简称为海商法。

通常由司法机关基于基本的法律原则通过案件裁决来完成[3]。自2009年3月5日起施行的《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》，针对困扰司法实践已久的无单放货问题作出了专门的规定，在总结中国海事审判经验的基础上，根据相关法律规定，在第2条明确界定了承运人无正本提单交付货物的基本构成要件，即无正本提单交付货物行为必须同时具备两个条件：一是承运人无正本提单交付货物行为违反了法律规定；二是承运人无正本提单交付货物损害了正本提单持有人的权利。只要具备上述两个条件，即构成了海商法所说的“无单放货”行为。

3. 承运人无单放货的法律性质

3.1. 理论界的不同学说

对无单放货的法律性质，我国理论界存在不同认识，主要对于无单放货的性质应属侵权行为还是违约行为的争议较大，但也存在其他不同的理论学说。纵观我国理论界，对此问题主要有以下几种学说。

一是“违约说”。支持此观点的学者认为，在法律上来看，分析承运人的合同义务与无单放货的成因，承运人无单放货属违约行为[4]。如果无单放货行为没有给正本提单合法持有人造成损害，或者正本提单合法持有人所遭受的损失与无单放货行为之间没有因果关系，侵权的构成要件均不完整。在这种情况下，“侵权说”和“竞合说”就失去了理论依据[5]。

二是“侵权”说。支持此观点的学者认为，无单放货行为符合侵权行为的构成要件，非海上货物运输合同所涵盖[6]。应当按照侵权行为的认定标准与处理规则，提单持有人享有一定的侵权请求权，与合同带来的违约权相排斥。

三是“侵权与违约竞合说”。支持此观点的学者认为，提单并非普通的收据单证，在现行法律框架下兼具物权和债权性质，不仅象征着合同的成立，还代表着正本提单持有人的物权。因此提单持有人不仅可以基于物权的物上请求权效力要求承运人返还货物或承担损害赔偿的侵权责任，还可以基于运输合同或者提单债权性质，要求承运人承担违约责任[7]。

四是“例外侵权”说，支持本学说的学者认为无单放货行为本质上是违约，只有构成欺诈时才例外的成立侵权行为。其理由是，提单是买卖运输合同的产物，其诉因首先应属于合同纠纷，当然的应当按照合同违约的相关规则进行处理，当承运人存在欺诈行为时，才能认定其侵害了相对方的物权，构成侵权行为。提单的相关法律规定确定了船货双方最基本的权利义务，相关立法条文将与当事人约定的提单条款一样，自动并入提单，成为提单条款的一部分，可见提单条款是当事人双方意思自治的产物，因此船货双方因提单关系产生的争议属于合同争议而非侵权争议。其次，合同相对性原则在诉权上要求当事人基于提单关系发生的争议属于合同而非侵权之诉。由于第三人对债务人根本没有诉权[6]，债务人可以依据合同对债权人以外的其他第三人包括所有人提起诉讼。而相对人诉权的产生依据，就是基本合同关系。

3.2. 无单放货是违约责任与侵权责任的竞合

通过对上述学说的分析，本人认为第三种学说较为妥当，即无单放货属于违约责任和侵权责任的竞合。第一种学说“违约说”的观点仅基于一种假设，当无单放货行为未造成损害时，则不存在损害后果，以此来否定提单持有人提起侵权之诉的权利，这是没有事实和理论依据的，对一个行为性质的界定不应以是否造成损害后果为依据，否则将会造成二元论的错误，此学说本身不能自圆其说。第二种学说“侵权说”否定了提单持有人的违约诉权，同样不够全面，提单持有人与承运人之间本身可能存在运输合同关系，其当然的可以基于此获得违约诉权，此种学说简单的讲诉权排除在外，无法在提单持有人和托运人身份竞合时，对双方利益进行合理的平衡。第四种学说“例外侵权说”根据提单在承运人与善意受让

人之间的合同性质，一概认为因提单关系产生的纠纷均应属于合同纠纷，否定可能产生的侵权之诉，也犯了以偏盖全的错误。可见，这三种学说仅从单一角度进行定义，都不够全面。无单放货行为究竟当属违约行为或是侵权行为，不应抛去具体事实而从法律层面率先的予以定性，因此应当认为无单放货是违约责任与侵权责任的竞合。

首先，无单放货具有侵权之诉的合法性。提单具有物权凭证的性质，决定了不凭正本提单放货行为具有侵权之诉的合法性。我国《海商法》和《民法典》对提单与货物所有权之间的关系没有做出规定，在理论界存在认为提单是所有权凭证和物权凭证这两种观点，但在我国海运实务中，提单作为物权凭证得到广泛的认同。根据民法基础理论，物权是一种财产权，是人们对物直接管领和支配，并排除他人干涉的权利。提单作为物权的凭证，彰显了正本提单持有人对货物的物权，承运人不凭正本提单放货侵犯了正本提单持有人的物权，属于侵权行为。通说认为一般侵权行为有四个构成要件，包括违法行为、主观过错、损害事实、违法行为与损害事实的因果关系。

承运人无单放货符合这四个构成要件：第一，承运人需凭正本提单放货不仅是行业惯例，还是法律规定，无单放货行为本身违法。第二，承运人与托运人签订的海上运输合同中写明，承运人应当承诺在提单持有人出示正本提单时交付货物，而承运人做出了无正本提单交货的行为，其主观上明显有过错。第三，当提货人和正本提单持有人为同一人时，不涉及到损害赔偿的问题，但当二者并非同一人时，无单放货行为会对正本提单持有人造成损害。第四，提单持有人受到的损害是承运人无单放货行为引起的，本身具有事实上和法律上的因果关系。可见，无单放货行为符合我国法律规定的侵权之诉的构成要件，应当允许提单持有人以侵权为由向承运人或第三人提起侵权之诉。

其次，无单放货具有违约之诉的合法性。提单的债权凭证性质决定了当事人之间同样存在债权债务关系，有权提起违约之诉。凭正本提单交货既是承运人对合同相对人的约定义务，也是法定义务。根据我国《海商法》对提单的定义：“提单，是指用于证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或装船，以及保证据以交付货物的单证。提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。”《海商法》还规定“承运人同收货人、提单持有人之间的权利、义务关系，依据提单的规定确定。”按照该规定，在承运人和托运人之间成立了运输合同之后，提单成为了该运输合同成功订立的证明。在运输合同中，当事人之间存在根据提单所载明的条款交付货物的法定和约定义务，承运人必须履行向特定第三人即正本提单持有人交付货物的义务，因此，承运人不按照合同的约定向特定第三人交付货物，即构成对合同义务的违反，属于明确的违约行为，当然的可以提起违约之诉。

《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第3条规定，承运人因无正本提单交付货物造成本提单持有人损失的，正本提单持有人可以要求承运人承担违约责任，或者要求承担侵权责任。可见，目前司法实践中也采纳了第三种学说，认为承运人无正本提单交付货物时，应当同时赋予正本提单持有人违约和侵权两种诉权，才能更完善的保护合法权益。

4. 承运人无正本提单放货的责任

4.1. 承运人无单放货需承担的法律责任

对于承运人与提货人而言，无单放货符合双方客观需求。但这种行为的后果往往会破坏国际贸易和海运秩序和交易安全，并损害善意第三人也就是提单持有者的利益。无单放货人承担民事责任的法律规定，其意义正在于此。但根据当事人意思自治原则，法律允许承、托双方不损害第三人利益的前提下，于海运合同中约定各自的权利义务，但这也使得实践中的无单放货具体情况十分复杂。因此不应规定在任一情况下，无单放货均要承担相同的民事责任。于是，就产生了一种平衡机制，这种机制建立在无单

放货责任和有限责任豁免之间，即无正本提单放货负责的少数例外。

1) 倒签、预借提单情况下无单放货的责任。

倒签提单是指，合同约定的装船期限已过，承运人装船后将提单的签发时间签在合同约定时间内的行为，使提单签发时间早于实际装船时间^[8]，也早于合同约定的装船期限。预借提单是指货物尚未装船时便已签发已装船提单的行为。在实践中，这两种提单往往托运人为使提单符合合同的约定而请求承运人予以签发，承运人明知存在不符合合同的情况而签发，均具有主观恶意，构成公认的欺诈行为。承运人倒签或者预借提单后无单放货，不仅违反双方约定的合同条款，还因构成欺诈而满足侵权的构成要件，属于侵权行为，构成侵权责任和违约责任的竞合。此时应赋予提单持有人以违约诉权与侵权诉权提起诉讼的权利，无论提单持有人选择哪一种诉因起诉，承运人都应当承担无正本提单放货的责任。

2) 凭伪造的提单提货后承运人无单放货的责任。

此等情况下承运人同样应当承担无正本提单放货的责任。即使承运人受伪造正本提单提货人的欺诈，将其伪造提单误认为是正本提单予以放货，但承运人承担的无单放货责任是一种严格责任，不能因此免除承运人需承担的民事责任。正本提单持有人的权益保护效益此时优先于承运人的权益保护顺位，一旦正本提单持有人向其提出索赔，承运人不得以受到第三人欺诈为由进行免责抗辩，应承担相应的民事责任后向实施欺诈行为的第三人予以索赔。

3) 在记名提单情况下，承运人无单放货的责任。

根据我国《海商法》第 71 条的规定，记名提单的功能与指示提单和不记名提单完全相同^[9]，记名提单持有人有权通过控制提单要求记名收货人付款，以实现提单的提货功能。但记名提单持有人不能因此抵抗正本提单的效力，即使签发记名提单，承运人也要凭正本提单放货。否则不同提单之间的效力将存在冲突，不利于实践中承运人的判断，将增加承运人需承担的法律风险。

4.2. 承运人无单放货损失的赔偿

无单放货涉及不同主体，产生违约和侵权两种责任或者责任竞合。即使责任竞合，诉讼中原告也只能选择一种诉因。由于违约责任和侵权责任适用不同的归则原则、不同的法律和不同的时效，对行为人的赔偿范围也不尽相同。

4.2.1. 违约责任的赔偿范围

无单放货的违约责任应当相当于承运人违反运输合同造成货物灭失的损失，包括合同履行后提单持有人可以获得的利益，但不得超过违反合同的一方订立合同时预见到或者应当预见到的可能造成的损失。具体包括以下两个赔偿项目：1) 货物的实际价值。依照我国《海商法》第 55 条的规定，货物的实际价值包括货物装船时的价值、实际支付的运费、保险费。赔偿时应当减去因货物灭失而少付或者免付的有关费用。2) 利息损失。通常应比照同期的银行存款利率计算利息损失；债权人请求以贷款利率标准赔偿损失的，应承担举证责任。

4.2.2. 侵权责任的赔偿范围

赔偿的货物损失限于实际损失，包括货物的直接损失和可得利益损失，具体包括四项：1) 货物抵达目的港的价值。货物价值的计算参照货物报关单据、结算单据或者核销单据，以及货物抵达目的港时的市场价格合理确定；2) 根据国家的有关规定，托运人享有的海关货物出口退税和财政补贴损失^[9]；3) 可得利益损失。这项损失是指无单放货的行为人因故意或者过失随还他人财产或财产利益，使提单持有人在正常情况下本来可以实现和取得的财产利益未能实现，或者因为侵权损害行为而减少。4) 利息损失。其中包括提单持有人向银行贷款买货的利息。

4.3. 免除责任情形

从学术理论到国内外判例，概括起来在下面几种情况下承运人对无单放货不承担责任：

1) 正本提单持有人认可无单放货行为。

正本提单持有人具有提货权，有权授权他人代表他接收货物，只要在提货行为上存在明示授权或默示行为，承运人应该不负无单放货的责任。我国法院众多案例都认可了这一点。我国海事法院在审理并判决的“兴隆”轮案以及“富平”轮案都认可了这一点。“兴隆”轮一案中，原告是买卖合同的卖方即托运人，他知道目的港无单放货的情况，但他并没有提出任何异议，反而向承运人索要收货人提供的保函电传文本，以便向收货人请求货款。在收货人提货后，原告又数次与收货人协商要求付款未果。原告以无单放货起诉了承运人。天津高级人民法院判决，原告的上述行为已构成对承运人无单放货的认可和其依据提单要求承运人交货权利的放弃，故应免除承运人的责任^[10]。

2) 合法享有货物权利的人收取了货物。

承运人无单放货的行为涉及到本应享有提取货物的所有人。承运人不应承担无单放货的责任。无单放货本身为侵权或违约行为，但收取货物的人系合法享有取货权的人，虽然并非正本提单持有人，但因其他合法权力得以提取货物，此时不应要求承运人教条的遵守依正本提单放货的规则。目前，在世界范围内，墨西哥以及南美洲部分国家的法律强制规定，承运到该国港口的货物必须交付给当地海关或者港口当局，由于上述法律限制，承运人在目的港无法履行在收货人提交正本提单之后交付货物的义务，只能向当地海关或者港口当局交付货物，由收货人持正本提单向海关或者港口当局提取货物。因此，承运人只要将货物运输到目的港，按照当地的法律规定交付了货物，即视为完成了货物运输合同的交付义务。这种情况不视为无正本提单交付货物，承运人不承担赔偿责任^[3]。此时的法理依然是收取货物权力的正当性，海关等机关依照行政权力收取了货物，不应要求承运人承担无单放货的法律责任。

3) 无单放货行为没有因果关系，承运人可以免除赔偿责任。

无论是侵权责任或是违约责任，均要求行为和损害后果之间存在因果关系，如果不存在因果关系，则不能将其他当事人所受到的损失归因于承运人的无单放货行为，因此正本提单持有人的损失与承运人无单放货行为没有因果关系，承运人可以免除赔偿责任。比如当卸港的法律和惯例规定，要求承运人必须无单放货。在这种情况下，承运人对无单放货不承担法律责任。

5. 结语

承运人无单放货的行为在实践中十分常见，不仅破坏了提单制度，也影响了正常的国际海上贸易秩序，因此其责任如何定性、如何赔偿等问题，法律需要明确的加以规定。在 21 世纪海上贸易丝绸之路战略提出后，我国作为世界航运大国，想要一劳永逸的解决无单放货问题是不现实的，我们所能做到的就是在立法上进行丰富和完善。通过厘清无单放货承运人和相关主体的责任，平衡承运人、托运人以及收货人等当事人主体的利益。应当从我国贸易实践出发，肯定合理的无单放货，制止恶意的无单放货，进一步完善现有立法。在不远的将来，随着我国立法的进一步完善，大量的无单放货现象必将得到遏制，国际的海运秩序必将得到修整和规范。

参考文献

- [1] 王均. 解读“无单放货”最新司法解释[J]. 中国海商法年刊, 2009, 20(Z1): 32-40.
- [2] 纪荣泰, 王楠. 无单放货法律性质之法理分析与救济途径选择[J]. 现代财经, 2008(5): 90-93.
- [3] 刘寿杰. 《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》的理解与适用[J]. 人民司法, 2009(9): 23-28.

-
- [4] 林志强. 论承运人无单放货的法律责任[J]. 当代法学, 2002(5): 62-67.
 - [5] 金正佳. 2000年中国海事审判年刊[M]. 北京: 人民交通出版社, 2000: 126.
 - [6] 王延义. 海事案件精析[M]. 青岛: 青岛海洋大学出版社, 2000: 125.
 - [7] 刘凯湘, 张海峡. 提单请求权的债权性质[J]. 中国法学, 1999(3): 10-13.
 - [8] 李章军. 无正本提单放货的若干法律问题[J]. 人民司法, 1996(4): 31-35.
 - [9] 张进先. 论无正本提单放货[D]: [博士学位论文]. 北京: 对外经济贸易大学, 2005: 81.
 - [10] 陈宪民. 论无单放货的法律问题[J]. 河北法学, 2006(4): 66-68+79.