

目的港无人提货时实际托运人责任研究

蒋新竹

华东政法大学, 上海

收稿日期: 2022年5月18日; 录用日期: 2022年6月17日; 发布日期: 2022年6月27日

摘要

目的港无人提货时, 承运人将面临集装箱超期使用费、处理费、码头堆存费、到付运费等巨大损失, 承运人在遭受损失后有向托运人索赔的权利, 然而FOB条件下的实际托运人是否能够成为相关费用的责任主体这一问题存在争议。本文从FOB条件下目的港无人提货时相关费用责任主体认定困境及其成因出发, 然后从法理角度分析实际托运人在一般情况下免于承担《海商法》第69条支付运费的责任和第88条支付其他费用的责任; 但存在例外情况, 当实际托运人同时作为缔约托运人时、实际托运人持有提单并实际提取货物时、实际托运人被记名为提单托运人且缔约托运人在实践中难以确定时, 实际托运人应当支付运费以及承运人追偿的其他合理费用。

关键词

实际托运人, 提单法律关系, FOB贸易术语, 无人提货

Study on the Liability of the Actual Shipper in Case of No Pickup at the Destination Port

Xinzhu Jiang

East China University of Political Science and Law, Shanghai

Received: May 18th, 2022; accepted: Jun. 17th, 2022; published: Jun. 27th, 2022

Abstract

When no one picks up the cargo at the port of destination, the carrier will face huge losses such as overdue container usage fee, handling fee, terminal storage fee and arrival freight, etc. The carrier has the right to claim from the shipper after suffering losses, however, the issue of whether the actual shipper under FOB conditions can become the subject of responsibility for the relevant costs is controversial. This article starts from the dilemma of identifying the subject of responsibility for the relevant costs when no one picks up the goods at the port of destination under FOB

conditions and its causes, and then analyzes the actual shipper is generally exempted from the responsibility of paying freight under Article 69 and the responsibility of paying other costs under Article 88 of the Maritime Law from the perspective of jurisprudence; however, there are exceptions when the actual shipper is also the contracting shipper, when the actual shipper holds the bill of lading and actually picks up the goods, when the actual shipper is named as the bill of lading shipper and the contracting shipper is difficult to determine in practice, the actual shipper shall pay the freight and other reasonable costs recovered by the carrier.

Keywords

Delivery Shipper, Bill of Lading Legal Relationship, FOB Trade Terms, Unmanned Pickup

Copyright © 2022 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. 引言

近年来新型冠状病毒肺炎疫情在世界范围内不断扩散，各国家及地区港口限制性政策持续收紧以及收货人经营的不确定性增加，收货人弃货、货物被海关查扣、目的港无人提货等纠纷不断出现。当收货人无法履行收货义务时，托运人经常会收到来自承运人的诸如滞箱费、堆存费、货物处理费等目的港无人提货费用的索赔。

作为贸易出口大国，FOB 价格条件下的贸易量占据我国国际贸易总量的 70% 以上。^[1]结合 FOB 贸易术语的要求以及我国《海商法》的规定，FOB 卖方基于交付货物的行为成为海上货物运输关系中的实际托运人，而 FOB 买方则基于订立海上货物运输合同而成为缔约托运人。但我国《海商法》并未对两类托运人的权利、义务和责任作出清晰的界定，因此当遭受损失的承运人向托运人索赔时，实际托运人是否应承担目的港无人提货相关费用的责任存在争议。

2. 目的港无人提货责任主体确定之困境

通常情况下，货物运抵到目的港后将会被收货人及时提取，然而现阶段目的港无人提货问题频繁出现，承运人将遭受严重损失。首先，在 FOB 条件下，承运人与托运人往往会在提单中载明“运费到付”，即由收货人支付费用，在目的港无人提货的情况下承运人的到付运费落空；其次，承运人要继续支付货物的保管费用，尤其是在集装箱运输的条件下，会产生集装箱的超期使用费以及堆存费；再次，若货物腐败或被承运人丢弃，则又要产生垃圾清理费用。根据我国《海商法》第 69 条及第 88 条的规定，托运人应承担支付运费的义务，在另有约定的情况下，运费也可由收货人支付；卸货港无人提取货物或收货人迟延、拒绝提取货物所产生的费用由收货人承担。然而在无人提货或货主弃货的情况下，承运人可能无法联系甚至识别收货人，此时承运人的索赔主体则会转向托运人。

(一) 托运人为责任主体

承运人的到付运费落空，即使提单约定了运费由收货人承担，托运人支付运费的义务并不会因提单的约定而解除，承运人仍然可以向托运人索赔。从合同法的角度来看，FOB 贸易术语下的货物运输合同属于由第三人履行的合同，当托运人与承运人约定由收货人支付运费时，实际上收货人是作为第三人向承运人履行支付运费的合同义务，根据《民法典》第 523 条之规定，当第三人不履行义务或者履行义务

不符合约定之时，债务人应当向债权人承担违约责任，由此，当收货人没有履行支付运费的义务时，承运人有权要求托运人支付运费，这一主张被最高法院所确认。¹因此，在这种情况下托运人应当承担《海商法》第 69 条下支付运费的责任。此外，《海商法》第 88 条规定了承运人经法定程序仍不足清偿所欠费用时向托运人追偿的权利，所以托运人还应对承运人所追偿的费用承担责任。

(二) FOB 条件下两种托运人责任混杂

我国《海商法》虽然规定了两种承运人，但未对两者的权利、义务及责任作出明确的划分。这也导致了在 FOB 两种托运人并存的时候具体责任主体认定不清的问题。有观点认为责任主体仅为缔约托运人，也有观点认为两类托运人都应承担费用。司法实践对此问题的认定也不一致。在湛江市启航货运代理有限公司诉湛江市百事佳电器有限公司等海上货物运输合同纠纷案中，广州海事法院判定原告启航公司有权向实际托运人即被告百事佳公司收取约定的运费。理由在于 FOB 价格条件下的卖方百事佳公司符合将货物实际交付给承运人的要件，成为法定的实际托运人，享受托运人的权利，相应地承担托运人的义务。²但在宁波五洲星集团进出口有限公司与青岛恒世华通国际物流有限公司厦门分公司海上货物代理合同纠纷上诉案³中，浙江省高院否认了实际托运人应承担费用，认为 FOB 条件下若约定由收货人支付运费，承运人无法收到运费时应自担风险。

(三) 缔约托运人识别困难

没有争议的是，缔约托运人基于货物运输合同关系应当在目的港无人提货时承担相关费用的责任。然而在贸易实践中，有时运输合同关系十分复杂，货物运输合同缔约托运人的识别在实务中在一定程度的困难。例如，虽然 FOB 贸易术语要求买方办理货运订舱，但实际上货物的运输由买方委托卖方进行，卖方以自己的名义直接向承运人订舱并交付货物，而买方在订立运输合同的过程中根本未与承运人有过实际接触。承运人在订立货物运输合同是否知道买方与卖方之间的代理关系，此时应根据代理制度进行认定还是直接认定卖方为缔约托运人？再如，虽然运输事宜均由买方办理，但提单上记载的托运人却为卖方，此时卖方是否具有缔约托运人的地位？⁴

因此，在司法实践中不能简单地根据买卖合同或国际商业惯例直接判定对缔约托运人进行识别，而应该根据货物运输合同订立的相关事实予以认定，这也为无人提货责任主体的认定增加了难度。

3. 实际托运人免于承担目的港无人提货责任

如前所述，目的港无人提货的情况下托运人应当承担支付运费以及其他合理费用的责任。但存在争议的是在 FOB 条件下实际托运人是否应当承担费用。

承运人根据《海商法》第 88 条具有向托运人追偿的权利，此项权利的前置性条件是承运人已经根据《海商法》第 87 条“在合理的限度内留置其货物”。《中华人民共和国法律解释》编委会所编《中华人民共和国海商法解释》指出：“其”代表的是有义务向承运人支付运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付其他费用而没有付清的人。^[2]换言之，在实际托运人仍然为货物所有人的情况下，承运人能否留置实际托运人的货物取决于实际托运人有无支付运费的义务；同样，承运人能否根据《海商法》第 88 条向实际托运人追偿也取决于实际托运人是否有支付运费的义务。因此，问题的关键在于实际托运人是否应承担支付运费的义务。

¹ 参见 2008 年《最高人民法院关于青岛思锐国际物流有限公司与无锡富通摩托车有限公司海上货物运输合同欠付运费纠纷一案的请示的答复》：“收货人未支付运费的，托运人应当履行支付的义务，承运人向托运人主张运费的请求应予支持。”

² 参见广州海事法院一审民事判决书，(2008)广海法初字第 227 号。

³ 参见浙江高级人民法院二审民事判决书，(2014)浙海终字第 36 号。

⁴ 新鑫海航运有限公司、中国机械国际合作股份有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案[(2020)津民终 466 号]中一审、二审法院均认定卖方并非涉案海上货物运输合同的缔约托运人。但在厦门崇联进出口有限公司与 A. P. 穆勒-马士基有限公司海上货物运输合同纠纷案[(2013)闽民终字第 361 号]中，一审法院认定卖方为缔约托运人，二审法院回避了这个问题。

首先,从合同的相对性角度来看,目的港无人提货的本质是运输合同的当事方或第三人拒绝履行受领货物的协助义务,致使承运人无法完成运输合同下的交付义务以实现运输合同的目的,因此目的港无人提货是一种违约行为。如前所述,根据合同法由第三人履行的合同,托运人向承运人付违约责任。但托运人在此承担的责任是基于运输合同产生,实际托运人并非运输合同的当事方,不应承担违约责任。

其次,从运费产生的原因来看,运费是基于缔约托运人与承运人之间的海上货物运输合同而产生,而非实际托运人的交货行为。在缔约托运人与实际托运人的责任划分问题上,有学者指出,由于缔约托运人是海上货物运输合同的当事方,应当承担运输合同和相关法律法规中针对承运人的一切合同义务以及因履行不能而引起的法律责任;而作为 FOB 卖方的实际托运人,其应当承担的是与货物交付等相关的一些义务与责任,交货承运人应当仅为其交货行为承担责任和义务。由此,实际托运人也不应当为承运人追偿的对象。

此外,从立法原意来看,确定将货物交与承运人的人规定为托运人,本意主要在于解决 FOB 贸易中卖方对货物的控制权问题,确保 FOB 条件下买方与承运人订立运输合同,承运人须将提单签发给卖方,使卖方在结汇前仍控制货物。^[3]由此可见,《海商法》确立实际托运人的地位是为了保护 FOB 出口商的利益。而实际托运人不仅没有参与运输合同的订立,而且在运费未付的情况下往往难以收回货款。因此,要求实际托运人支付运费显然有失公平。

最后,从国际公约和比较法的角度来看,《汉堡规则》未对两类托运人的义务进行划分;而《鹿特丹规则》虽然对两类托运人的义务界定较为明确,但是对运费支付问题却没有作出规定。而荷兰《海商法》第 497 条规定,如果变卖所得不足以偿付承运人应得的款项,承运人可以向签订运输合同的人追偿,德国《海商法》和英国 1992 年《海上货物运输法》也如此规定,追偿对象仅限于缔约托运人。^[4]

因此,在通常情况下,发生目的港无人提货问题,实际托运人不应承担承运人追索运费以及其他费用的责任。

4. 实际托运人承担目的港无人提货责任的例外情况

(一) 实际托运人同时也是缔约托运人

如前所述,在 FOB 贸易术语下,为图方便或另有约定,卖方有可能代买方租船订舱,并以自己的名义与承运人签订运输合同,这是贸易实践中的常见做法,英国法将其总结为 FOB 术语的一种变型称为“卖方提供附加服务类型”。^[5]在此种情况下实际托运人同时也是运输合同的缔约方,应当承担合同项下的责任。在司法实践中,也有案例支持此种观点:

2000 年 6 月,蓬莱外贸集团公司委托山东省龙口海盛集装箱公司向中海公司订舱,从龙口港出运两批洋葱到菲律宾马尼拉(南港)。两份电放单上均记载:托运人为蓬莱公司,收货人为 BRENTWOOD DISTRIBUTOR,运费到付。货物抵达目的港后,原告立即通知被告指定的收货人前来提货,但被告指定的收货人迟迟不来提货,由于该收货人没有提货,同时被告及其指定的收货人明确表示放弃该批货物,菲律宾海关当局根据其海关法将该批货物于 2000 年 9 月 19 日拍卖,拍卖所得被当局没收。由于被告及其指定的收货人没有履行及时提货的义务,造成中海公司巨大的滞箱费损失及海关拍卖费用,同时也没有收到运费。于是中海公司将蓬莱公司诉至法院,原告请求法院依法判令被告蓬莱公司支付原告滞箱费、货物拍卖费、未付运费等费用。

本案首先要解决的问题在于蓬莱公司身份的认定,也即 FOB 卖方能否作为海上货物运输合同的当事方。在本案中,蓬莱公司并没有以其不是缔约托运人进行抗辩,法院最终也认定了蓬莱公司缔约托运人的身份:本案被告蓬莱公司两次向原告中海公司订舱,中海公司两次接受了订舱,双方之间已成立了两个海上货物运输合同,并均依法有效。被告蓬莱公司就是本案中的运输合同的一方当事人,具备托运人

的法律地位。FOB 贸易术语项下内容调整国际货物买卖合同的，可以由合同当事人进行修改和补充，并不绝对排斥国际货物买卖合同的卖方办理海上运输。在国际海运实务中，FOB 条件下谁安排海上运输有多种不同的灵活做法，不能一概以为只要是 FOB 买卖，肯定是买方订舱、派船，是运输合约一方。甚至在贸易实践中，买卖合同当事人将 FOB 仅当作确定买方承担运费的价格术语使用，海上货物运输合同完全可由买卖合同的卖方订立，在此种情况下，《海商法》规定的两种托运人合而为一，不必再将实际托运人与缔约托运人分开而论。

第二个争议焦点在于 FOB 卖方成为海上货物运输缔约托运人的情况下，对运费、在卸货港发生的滞期费等费用，有无支付义务的问题。蓬莱公司主张在 FOB 货物风险费用在越过装运港船舷后均已转移给买方，因此其作为卖方对货物不应承担责任。这种说法是对作为国际贸易术语 FOB 的一种误解，海上货物运输合同依附于买卖合同，是为实现买卖合同的目的，完成买卖合同下货物从卖方转移给买方的任务而由买卖合同的一方当事人与承运人订立的。^[6]所以实践中运输合同发生纠纷时，货方常以买卖合同的约定来抗辩运输合同下的责任。虽然运输合同是为买卖合同而订立的，根源于买卖合同，但其毕竟是一份独立的合同，两份合同中的主体不同，不能将二者混为一谈，买卖合同中的当事方不能以买卖合同中的约定抗辩其根据运输合同应当向承运人承担的合同义务或违反该义务的责任。

因此，谁是与承运人订立运输合同的人，是在目的港无人提货纠纷中应当查明的事实，该事实的查明是确定无人提货民事责任主体的基础。当 FOB 卖方即向承运人交付货物又实际订立货物运输合同时，其就应当承担合同项下的义务以及违约责任。此时即使买卖合同或 FOB 贸易术语中有不同约定，也不应影响运输合同中双方权利义务的判定，争议方提出的各项运输合同以外的抗辩，都不应予以支持。即使提单发生转让，提单只能作为运输合同的证明，运输合同本身没有改变，合同主体仍然为缔约托运人，承运人依然可以要求托运人承担无人提货的责任。

(二) 实际托运人持有提单并提取货物

在目的港无人提货时承运人往往会陷入进退两难的困境，若继续等待或寻找托运人，则保管费用会持续增加，因此会有承运人选择将货物运回起运港，实际托运人作为买卖合同的卖方仍然持有提单，也就意味着收货人未付款赎单，货方未收到货款，为减小损失，实际托运人可能会与承运人达成运回货物之协议。此处所讨论的情况仅指经过实际托运人同意后运回货物，不包括承运人擅自运回，承运人擅自运回违背了海上货物运输合同的根本目的，也未能证明退运系为防止损失扩大而采取的“适当措施”，因此产生的退运运费、堆存费、安保费、码头附加费、集装箱超期使用费等等保管费用会被认定为承运人不合理行为导致，应由承运人自行承担。⁵

在实际托运人持有提单并最终提取货物的情况下，FOB 货方与承运人之间的法律基础是提单法律关系。此时所讨论的 FOB 货方是否承担责任实际上不是在讨论实际托运人是否应承担责任，而是提单持有人是否应承担责任。此处所讨论的责任范围也与前述托运人的责任不同，应是违反提单义务应承担的责任。

我国《海商法》将收货人定义为“有权提取货物的人”，而在海商法理论界，通常将“有权提取货物的人”理解为“提单的合法持有人”。^[7]提单持有人是否有提取货物的义务，取决于提单持有人是否向承运人实际提取货物，当提单持有人向承运人要求提货时，则其有该项义务，应承担因迟延提货而发生的费用和 risk。^[8]因此，实际托运人仅持有提单还不足以支撑其承担责任的法律基础，当其实际提取货物后，就应当受提单背面条款的约束，对承运人承担责任。英国《1992 年海上货物运输法》第 3 条第 1 款规定：“运输合同下的义务不随着提单的转让而转让，提单持有人仅在向承运人提取或要求提取任

⁵ 参见中远集装箱运输有限公司诉厦门市金远东货运代理有限公司广州分公司海上货物运输合同纠纷案，上海海事法院，(2009)沪海法商初字第 817 号。

何该单证项下的货物时；就任何此项货物向承运人按运输合同提出索赔时；在其被赋予这些权利之前，向承运人提取或要求提取任何此项货物时，才承担运输合同项下的义务。”《鹿特丹规则》58 条第 51 条也明确：“单证持有人未行使提单项下权利的，不承担赔偿责任；反之，如果其行使该项权利，则应承担赔偿责任。”

(三) 实际托运人为提单所记载的托运人且缔约托运人难以确定

航运实务复杂往往导致缔约托运人的识别存在困难，虽然贸易合同中含有 FOB 贸易术语，但是有时该术语被当事人仅仅用于确定价格，而安排运输的义务分配却没有按照 FOB 贸易术语。在大多数涉及 FOB 贸易术语合同项下货物运输争议的案件中，有关货物运输的实际操作不规范，主要体现在：第一，买卖合同当事人仅将贸易术语作为一种价格术语使用(相当于约定运费由买方负担)，并不包含安排运输的约定；第二，海上货物运输的有关参与方并不订立书面的海上货物运输合同；第三，虽然买卖合同中含有 FOB 贸易术语，但买方没有安排运输，而是由卖方安排，或者虽然买方通知卖方由哪个承运人联系运输，但买方并没有就运输事宜与承运人达成具体约定，而是由卖方与该承运人约定货物运输的具体条款。

[9]

此外，买方托运货物有所不便时，常常需要委托他人代为租船订舱。因此判断托运人不能仅依据有关运输合同记载，还要考虑有关委托关系，进行综合分析。但在实践中往往存在操作不规范的问题，若代理人未披露委托人，根据《民法典》第 926 条，又涉及到披露委托人以及第三人选择权的问题，此时缔约托运人的确定取决于承运人的选择。在订立合同时，承运人没有义务也没有能力去审查委托关系，况且卖方往往通过货运代理租船订舱，中间环节的介入更加使披露委托关系难以认定。因此，在司法实践中不能直接根据 FOB 贸易术语确定买方为缔约托运人，缔约托运人的识别存在困难。在目的港无人提货的纠纷中，承运人确定缔约托运人是维护自身合法权益的前置性条件，在缔约托运人难以认定时，应当保护承运人对提单上所记载的托运人追究责任的权利。一般情况下，FOB 条件下卖方为保证收回货款，均会要求将其记载为提单托运人，这是中国目前航运实践中的通常做法。[10]在此条件下，提单上所记载的托运人也即实际托运人应当承担目的港无人提货责任。

在厦门崇联进出口有限公司诉马士基有限公司海上货物运输合同纠纷案中，提单上所记载的托运人为作为实际托运人的崇联公司，在判断崇联公司是否应承担无人提货责任时，法院一审认为，鉴于崇联公司被记载为提单托运人，因此与马士基公司成立海上货物运输合同关系，即认定崇联公司是涉案运输合同的当事方，并据此认为崇联公司应当承担运费和集装箱超期使用费。在二审中福建省高院回避了崇联公司是否是海上货物运输合同当事方的这一问题，而是通过认定崇联公司托运人的身份，以其取得提单并取得货物的控制权，进而认为崇联公司应作为托运人相应地承担对于货物的相关义务。⁶此处法院将崇联公司认定为涉案合同的当事方有待商榷，二审法院通过提单建立崇联公司与马士基公司的联系值得参考。事实上，一经记载为托运人，崇联公司就与承运人马士基公司之间建立一种提单法律关系，这种关系是基于提单特有的功能和独立性所决定的，而不依赖于海上货物运输合同，其权利义务关系应当以提单的记载为依据，作为一种法定的独立关系而存在。

然而在新鑫海航运有限公司、中国机械国际合作股份有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷案中，二审法院的观点与崇联诉马士基公司案不同，法院认为涉案提单背面条款系格式条款，对于含有格式条款的合同，非格式条款制定方的一方当事人系以对合同接受与否作为意思表示。⁷就该案而言，中国机械公司作为实际托运人不能预先知晓提单背面条款，无权选择接受与否。所以仅凭提单托运人的记载

⁶参见福建省高级人民法院二审民事判决书，(2013)闽民终字第 361 号。

⁷天津市高级人民法院二审民事判决书，(2020)津民终 466 号。

及中国机械公司持有提单的行为,不足以认定其作出了接受提单背面条款约束的意思表示,进而不足以认定其与新鑫海公司就订立涉案海上货物运输合同达成一致意见。因此判决实际托运人新鑫海公司免于承担法律责任。王肖卿在对此案的评析中指出:“中机肯定仅是交货的托运人,海耀才是本案的缔约者,但是一经载入提单,中机就成了提单当事方的托运人,责任义务就必须由中机来扛,而无法再牵涉真正缔约的人。在记载于证明运输合同的单证之后,被记载的托运人就只有一个,由这个托运人承担托运人一切责任了。因此记载于包括提单在内的运输单证上的托运人,就是一位该负责任的托运人,否则记载于提单的托运人不能负责,难道由提单未记载的托运人出面负责吗?”并进一步指出实务中只有单证记载的托运人可以归责。^[11]

从司法实践的不一致以及学者的争论可以看出,被记载在提单上的托运人是否应当承担提单中规定的义务和责任仍然是有争议的问题。笔者认为可以采取中间之道,有条件地承认提单托运人的责任。将实际托运人在提单明显是为了保障 FOB 卖方的权益,实际托运人据此享有要求承运人向其签发提单的权利、货物控制权等权利,其托运人地位本身就是法律分配利益的结果,因此在发生纠纷时规定其承担责任也并无不可,但为保护其权益,为其承担责任设定条件,即只有在缔约托运人难以确定时提单记载的实际托运人才承担责任。以此不仅能保护承运人的合法权益、保障交易公平,也能促进航运实践中操作的规范化。而缔约托运人是否难以确定应当由法官以一个“理性人”处在承运人的位置上,根据有无书面货物运输合同、支付运费的主体、委托代理是否显名等因素进行判断。

5. 结语

我国《海商法》所规定的托运人有两种,但未对两类托运人的权利、义务和责任进行区分,因此导致了法律实践中的混乱。托运人责任划分不明在目的港无人提货的情况下尤为突出,实际托运人是否为无人提货的责任主体仍有争议,且不能一概而论。

在通常情况下,实际托运人因不作为运输合同当事方而不承担目的港无人提货的违约责任。在实际托运人同时也是缔约托运人的情况下,实际托运人应承担相应责任,此时的责任基础是其作为合同的当事方所承担的违约责任。在实际托运人持有提单并实际提取货物的情况下,实际托运人作为提单持有人和货物权利人承担提单下的责任。在实际托运人为提单中记载的托运人且缔约托运人难以确定时,应当认定实际托运人承担提单项下的义务和责任。

本文旨在厘清现行法律下目的港无人提货时实际托运人的责任问题,而不在于制度设计。目的港无人提货的责任主体难以确定,尤其是买卖合同采用 FOB 术语的情况下,这是由于法律本身规定含糊不清以及航运实践复杂导致的。货物运输是商事行为,自治性强,无法要求运输环节的各方都严格按照贸易术语行事,且贸易术语本身也不排斥对它的变更使用。因此,若想解决这一问题理论上的分歧和司法实践上的困惑,应当从根源出发,理顺 FOB 条件下两类托运人的权利义务责任关系,完善 FOB 条件下的实际托运人制度。

参考文献

- [1] 蒋玉婷. 海运集装箱滞箱费的法律问题研究[D]: [硕士学位论文]. 上海: 上海海事大学, 2007.
- [2] 傅旭梅, 主编. 中华人民共和国海商法诠释[M]. 北京: 人民法院出版社, 1995: 170.
- [3] 余妙宏. UNCITRAL 运输法公约(草案)托运人制度之变革及对策[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2008, 7(4): 4-8.
- [4] 韩立新, 郑蕾. 论合同托运人的权利、义务和责任[J]. 中国海商法年刊, 2001(1): 255-268.
- [5] David M. Sassoon. CIF 和 FOB 合同[M]. 第 4 版. 郭国汀, 译. 上海: 复旦大学出版社, 2001: 448.
- [6] 张志国. 目的港无人提货法律问题研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2002.

- [7] 傅旭梅, 主编. 中华人民共和国海商法诠释[M]. 北京: 人民法院出版社, 1995: 75-76.
- [8] 李志文. 论提单持有人及其权利、义务和责任[J]. 中国海商法年刊, 2001, 12(1): 269-280.
- [9] 李继. FOB 贸易合同下海上货物运输合同当事人的识别[J]. 人民司法, 2009(18): 95-98.
- [10] 李澜, 李荣存. 厦门崇联进出口有限公司与 A. P.穆勒-马士基有限公司海上货物运输合同纠纷上诉案评析[J]. 中国海商法研究, 2014(2): 102-107.
- [11] 王肖卿. 交货托运人和缔约托运人之议——津民终 466 号运输合同纠纷案带来的思考[J]. 世界海运, 2021(2): 42-48.