

宋永君. 租船合同属性法律问题研究[J]. 中国海商法研究, 2013, 24(2): 35-42

租船合同属性法律问题研究

宋永君

(大连海事法院, 辽宁 大连 116001)

摘要:租船合同究竟应当具有租赁合同的属性,还是应当具有运输合同的属性?这是海商法理论一直没有明确的问题。采用逻辑分析的方法,对理论中的观点及争议的问题进行了论证,提出对租船合同的模糊认识是导致租船合同属性不明确的根本原因,并得出相应结论。

关键词:租船合同;海上货物运输合同;实际承运人

中图分类号:DF961.9 **文献标志码:**A **文章编号:**1003-7659-(2013)02-0035-08

Research on charter party's attribute

SONG Yong-jun

(Dalian Maritime Court, Dalian 116001, China)

Abstract: Whether a charter party has the attribute of a lease contract, or has the attribute of a contract of carriage? There is still no conclusion in the theory of maritime law. In view of the divergent opinions and controversies in the theory, this thesis uses several analytical methods and points out that the unclear knowledge of a charter party in the past is the principal reason which causes uncertainty about the attribute of a charter party, then it draws corresponding conclusions.

Key words: charter parties; contract of carriage of goods by sea; actual carrier

在海商法理论中,租船合同的属性一直是不明确的,针对该问题,在学术界已经争论了几十年,至今仍无一个明确的结论。租船合同属性不明确的问题,不仅影响了海商法有关理论的科学性,也影响了海上运输、租船、审判及立法等诸多方面的实践活动。因此,正确地认识租船合同并确定其合同属性,是理论中亟待解决的问题。

一、争论的问题

在海商法理论及实践中,租船合同有三种:航次租船合同、定期租船合同、光船租赁合同。

最初,有的观点认为:租船合同是海上运输合同的一种形式,其应当具有海上运输合同的属性。因此,在有关专著中明确地将以上三种租船合同归属于海上运输合同范畴。^{[1]46, [2]}

此后有人提出:其中光船租赁合同反映的是出租人与承租人之间的财产租赁合同关系,因此,其不

具有海上运输合同的属性,而应当具有租赁合同的属性。这一观点得到普遍认同。

但是,在理论中仍普遍认为:航次租船合同反映的是当事人之间的运输合同关系,因此,其具有海上运输合同属性。目前,在有关理论及立法中,已明确地将其归属于海上运输合同范畴。

其中争议最大的是定期租船合同的属性问题,有的观点认为其具有租赁合同的属性,^[3]而有的观点认为其具有海上运输合同的属性,^[4]甚至还有有的观点认为:其既有海上运输合同的属性,又有租赁合同的属性。^{[5]237}

以上不同观点反映出:在海商法理论中,租船合同的属性是不明确的。由此也产生如下疑问。

第一,难道在租船合同中,有的租船合同具有租赁合同的属性,而有的租船合同却具有海上运输合同的属性?

第二,租船合同属性不明确的根本原因究竟是

收稿日期:2013-01-22

作者简介:宋永君(1953-),男,辽宁大连人,大连海事法院海商庭庭长、专职审委会委员,E-mail:Songyj@163.com。

什么?

第三,所谓“航次(及定期)租船合同具有海上运输合同属性”的观点,其论题是否真实?

笔者认为,在研究租船合同属性问题之前,应当对租船合同予以充分地认识,同时应当剖析理论及实践中存在的认识问题。

二、理论中的逻辑问题

在海商法有关理论中,就租船合同属性的确定,存在着如下逻辑问题。

(一)混淆概念导致论题不真实

概念明确,是正确思维的前提,否则将无法进行正确的判断及合乎逻辑的论证。然而,在海商法有关理论中可以看到,所谓“航次(及定期)租船合同具有海上运输合同属性”的观点,存在着混淆概念的问题。这个问题可以从“航次租船合同”的概念中得到证明。在海商法有关理论及立法中,所谓航次租船合同是指:“船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分舱位,装运约定的货物,从一港运至另一港,由承租人支付约定运费的合同”。在以上概念中,存在如下逻辑问题。

第一,“承租人”和“出租人”应当是租赁合同中的内容,其能否成为海上运输合同的内容?

第二,既然将其称为租船合同,为什么收取的不是租金而是运费?运费是否是租船合同的内容?

第三,既然将航次租船合同归属于海上货物运输合同范畴,为什么仍将其称为“租船合同”?“租船合同”和“海上运输合同”能否混为一谈?

逻辑的基本规律要求人们:在同一思维中,每一个思想(概念和判断)都应当保持自身的确定性;在同一思维中,人们的每一个思想应当首尾一贯,不能前后不一。^[6]显然,以上概念的内容违反了逻辑的基本规律——同一律和矛盾律。笔者对以上概念中存在的逻辑问题分析如下。

首先,从合同性质来说,租赁合同与海上运输合同是两种不同性质的合同。从概念关系来说,二者之间是对立关系,因此,二者的内容是不相容的。比如:“运费”应当是海上货物运输合同的内容,而“承租人”和“出租人”应当是租赁合同的内容。但是,在航次租船合同的概念中却混淆了以上两个合同的内容,因此,所谓“航次租船合同”的概念,是一个不明确的概念。

其次,概念反映人们对客观事物内在的和本质上的认识。因此,概念反映的应当是事物的本质属

性。^[7]而一个不明确的合同概念,是无法正确地反映其本质属性的。

最后,就认识的同一性而言,既然将其称为“租船合同”,那么,它就应当具有租赁合同的本质属性。如果它不具有或者失去了这一本质属性,则不应当将其称为“租船合同”。在理论中既称为“租船合同”,而实际上其又不属于租赁合同的范畴,这在认识上是自相矛盾的。

综上,可以得出如下结论:所谓“航次(及定期)租船合同具有运输合同属性”的观点,实质混淆了租赁合同与运输合同的概念,因此,这是一个不真实的论题,而一个不真实的论题是无法得出科学结论的。

(二)论据中的错误

在海商法有关理论中,有一种观点始终影响着人们对租船合同属性的确定,该观点认为:“区别海上运输合同与租船合同的标准,是看谁占有和控制船舶。在客观上谁有权选任船长和船员,谁就实际地占有和控制了船舶。如果是承租人雇佣船长和船员,该合同就属于租船合同,如果是出租人雇佣船长和船员,该合同就属于海上运输合同。”^{[1]47}

从以上观点中可以看到,其确定租船合同属性的主要论据,是看谁“占有”和“控制”船舶。那么,能否以“占有”和“控制”船舶作为确定租船合同属性的论据?针对这个问题,有必要对租赁合同的概念及本质特征进行充分的认识。

租赁合同的概念是“出租人将其租赁物交付承租人使用、受益,由承租人支付租金的合同”。该合同的本质特征,应当是“使用”和“受益”。因此,“使用”和“受益”是确定租船合同属性的依据。而“占有”和“控制”船舶,只是履行合同的一种形式,或合同中的一个条件,其并非租船合同的本质特征。

显然,以上引用论据的主要错误,是将合同的“非本质特征”混同于合同的“本质特征”。如果以“占有”和“控制”船舶作为确定租船合同属性的论据,必会将人们的认识引向歧路。因为在其他种类合同中,也存在着对标的物的“占有”和“控制”的情况,如:维修合同、保管合同等。

一个不符合逻辑的理论,无法保证其科学性,以此作为立法基础是极不可靠的,不仅如此,其对有关理论的研究及实践起着严重的误导作用。

三、两个“形似而神离”的租船合同

理论中存在的逻辑问题,反映出人们对租船合同及其属性的认识是极其模糊的,这直接导致实践中将租船合同混同于海上货物运输合同。

笔者以实践中存在的两种不同性质的航次租船合同为例来说明上述问题。

例1:货主(承租人)与船公司(出租人)之间签订的“航次租船合同”(简称“第一种租船合同”)。通常,该货主是生产或经营煤炭、粮食、矿石等产品的企业或公司。由于货量大,货主常常要求船公司提供整艘船舶为其运输货物。合同签订后,船公司即指派船舶承运该货主的货物,并向其签发提单。而后按约定将货物运抵目的港,凭提单将货物交付收货人。

例2:经营海上运输的两个船公司之间签订的航次租船合同(简称“第二种租船合同”)。在实践中,有的船公司常常租用其他船公司的船舶,来承运其货主的货物。合同签订后,出租人按约定将其所属的船舶驶抵装货港,装载该承租人与货主之间运输合同项下的货物。通常由承租人在接受货物后向货主签发提单。货物运抵到达港后,由收货人凭提单提取货物。

实践中常常将以上两个租船合同混为一谈,甚至合同中的条款内容也基本相同。但是,通过若干案例的分析发现,二者实质是两种不同性质的合同。

第一,从主观方面来说,二者合同目的不同。“第一种租船合同”的当事人,主观上具有货物运输的目的。如:承租人(货主)的主要目的是“托运货物”。出租人的主要目的是“收取运费”。而“第二种租船合同”的当事人,在主观上并非以货物运输为目的。其中的承租人,是以使用船舶并从中受益为目的。其中的出租人,应当是以出租船舶收取租金为目的。

第二,从客观方面来说,二者反映的合同事实不同。“第一种租船合同”在客观上反映的是履行运输合同的事实。比如:在客观方面承租人具有托运、交付货物的事实。出租人具有接收、承运货物的事实。而“第二种租船合同”,在客观方面反映的并不是履行运输合同的事实,而是履行租船合同事实。首先,就承租人来说,其承租船舶后并没有实施托运货物的行为,而是利用出租人的船舶运输其货主的货物。具体表现在:该承租人不仅与货主之间签订了运输合同,而且实施了接收货物、签发提单等行为。因此,其反映的是承租人使用船舶的事实。其次,船公司通过租船的形式从事货物运输,是其经营运输并从中受益的一种方法,因此,向货主收取运费,反映出其从中受益的事实。

第三,合同的属性不同,其权利义务内容具有本

质上的区别。比如:留置货物的权利、亏舱费的支付义务、向货主(或托运人)签发提单的义务及责任等,应当是“第一种租船合同”(即海上运输合同)的内容。而租船转租的权利、提供安全泊位的义务等,应当是“第二种租船合同”(即租船合同)的内容。

针对“第二种租船合同”而言,笔者需要说明的问题如下。

第一,在该租船合同中,出租人的合同目的本来是明确的,因为其明知或应当知道船公司(承租人)不是货主,而且其明知或应当知道船公司(承租人)租船的目的是利用出租人的船舶承运其运输合同项下货主的货物。因此,该出租人将船舶出租给承租人的唯一目的应当是收取租金。然而,租船合同属性不明确,导致出租人的合同目的模糊起来,明明是收取租金,却“依法”变成收取运费。因此,不能将这一模糊认识,视为其合同的主观目的。

第二,既然出租人明知或应当知道承租人租船的目的,那么,应推定该合同反映的是出租人交付船舶的事实。至于以往出租人将该事实混同于货物运输的事实,那只是出租人的误解而已,不能将其误解的事实代替本来的客观事实。

第三,“第二种租船合同”中的承租人对货物没有所有权或支配权,在未经货主明确同意的情况下,承租人无权代替货主托运货物,虽然该承租人与货主之间订立了运输合同,但该运输合同不能视为货主同意其向出租人托运货物的依据。因此,称承租人与出租人之间的合同具有运输合同性质的理由不能成立。

第四,需要强调的是,在“第二种租船合同”中,出租人出租船舶附带船员,应当是合同的一个条件,该条件不能决定和改变(船舶)租赁合同的本质属性。因此,附带人员的租赁合同,应当属于租赁合同范畴。

以上证明,“第一种租船合同”与“第二种租船合同”的性质是不同的。前者反映的是“货物运输”的法律事实,其具有运输合同的特征及属性。而后者反映的是“承租人对船舶享有使用权和受益权”的法律事实,其具有租赁合同的特征及属性。

当然,在实践中也存在两种不同属性的“定期租船合同”,对其本质上的区别及分析不再赘述。

综上所述得出如下结论:在实践中存在的航次(及定期)租船合同,并非都具有运输合同的属性。如果将其混为一谈,必将混淆其中的权利义务关系及责任界限。因为合同属性不同,其权利义务内容也是不

同的。

四、租船合同属性不明确对实践的影响

租船合同属性不明确的问题,不仅影响了合同的订立及履行,也影响了立法及审判实践。

(一) 租船合同属性不明确对合同订立及履行的影响

租船合同属性不明确,常常使人们在合同的签订及履行中,将租船合同与运输合同的权利义务相互混淆。

1. “货物留置权”的行使

所谓“货物留置权”,是指承运人在托运人或者收货人未支付运费、滞期费等费用时,其依法享有对货物留置的权利。^[5]¹⁰⁹那么,以上两种租船合同中的出租人是否都享有该权利?

从“第一种租船合同”的内容来看,其反映的是运输合同关系,因此,该出租人应当享有“货物留置权”,并应当在合同中订立“货物留置权”条款。但是,在“第二种租船合同”的情况下,反映的是租船合同关系,因此,出租人不应享有货物留置权。因为其船载的货物并不是承租人的,而是承租人承运货主的货物。如果出租人以承租人不交运费(实质是租金)为由,采取留置货物措施,其侵害的是无过错的第三人——货主的权利。从合同的相对性而言,该出租人与货主无任何合同关系,其留置货物没有法律依据。

那么,在“第二种租船合同”的履行中,为什么会发生出租人留置货物的情况?从若干案例中可以看到,出租人常常搞不清自己究竟是在履行租船合同,还是在履行运输合同?其长期存在的误解是:“只要货物装在我的船上,我就是承运人”。不难看出,租船合同属性不明确,是导致其错误留置货物的根本原因。

2. “租船转租”的权利

所谓“租船转租”,是指在不解除原租船合同的情况下,承租人可将承租的船舶出租给第三人使用、收益的行为。^[8]

从实践来看,“租船转租”不仅是承租人按照合同约定享有的权利,也是其经营权的体现。因此,承租人租船或转租的前提是具有经营船舶和海上运输的法定资格或经营权,如:其具有经营船舶和海上运输的能力;其具有专门的管理人员及管理措施;其具有国家有关机关批准的经营资格和经营范围。

显然,“第一种租船合同”中的承租人(货主)不具有上述能力和资格,如果其也享有“租船转租”的

权利,不仅增加了合同履行及海上运输的风险(如:对船舶支配中的失误导致货物延期及货损等),也不利于国家对租船及运输市场的调控和管理。因此,“租船转租”不应当是“第一种租船合同”中的条款,而应当是“第二种租船合同”中的条款。

综上所述,明确租船合同的属性,是正确地确定其合同权利义务的前提。否则,必将影响合同的订立和履行。

(二) 租船合同属性不明确对审判实践的影响

租船合同属性不明确,影响了法官对案件性质的判断及责任的认定。

1. 相同的案件,不同的判决结果

在审判实践中,由于法官对租船合同属性认识不同,针对同一个或同类型的租船合同纠纷案件,会出现截然不同的两种判决结果。在实践中有一起典型案例如下。^[9]

出租人A航业股份有限公司(简称A公司)将其船舶出租给承租人B航运公司(简称B公司),双方签订了定期租船合同。而后,B公司与买卖合同的买方签订了运输合同。B公司在起运港接受了卖方交付的货物后,向卖方签发了提单。货物抵到达港后,B公司在收货人无正本提单的情况下,指示A公司的船长将货物交付收货人,导致卖方收不回货款。卖方以无单放货为由,将A公司和B公司诉至法院,请求法院判令其承担赔偿责任。针对赔偿问题,存在两种不同观点。

一种观点认为:根据《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第61条、第71条,出租人A公司是实际承运人,凭正本提单放货应当是其义务。因此,无单放货的责任应当由A公司承担。

另一种观点认为:在以上货物运输中,A公司的船舶是由B公司使用和支配的。根据《海商法》第136条,出租人A公司的船长就船舶营运的事宜,应当听从承租人B公司的指示。因此,承租人指示出租人无单放货造成的结果,理应由承租人承担。

以上案件经过三级法院审理,由于法官的观点不一致,该案先后出现了两种不同的判决结果。

笔者认为:以上出租人与承租人签订的合同应属于“第二种租船合同”,其反映的应当是“出租人将船舶交付承租人使用、收益”的法律事实。因此,该合同具有(船舶)租赁合同的属性。在该合同中,尽管船员不是由承租人雇佣,但承租人对船舶享有的使用和收益权,可以通过对出租人船长的支配和指示来实现。因此,承租人就船舶营运的有关事宜,

有权向该船长做出指示并对其后果承担法律责任。

在以上案例中,判定出租人承担运输合同责任,显然混淆了租船合同与运输合同的权利义务关系及责任界限。其中,租船合同属性不明确,是影响人们对案件性质及责任判断的根本原因。

2. 法律适用中的两难问题

对以上无单放货案中的出租人来说,其究竟应按照《海商法》第61条和第71条的规定,凭正本提单放货,还是应按照《海商法》第136条的规定,听从承租人的指示放货?这是一个两难的问题。当然,对于法官适用法律来说也是如此。

从中可以看到,在“第二种租船合同”的情况下,如果仅强调“凭正本提单放货,是出租人的法定义务”,那么,根据《海商法》第136条规定,听从承租人的指示放货,难道不是出租人的法定义务?

笔者认为,在“第二种租船合同”的情况下,是承租人履行运输合同,而不是出租人履行运输合同。此时出租人的船舶应当视为承租人的运输工具,所谓凭提单向收货人交付货物,应当视为出租人代承租人履行义务。因此,无单放货的决定权在承租人,而不在出租人。在承租人明确“指示”出租人无单放货的情况下,该“指示”应当视为承租人的授权行为。此时出租人有理由相信:承租人之所以指示其放货,应视为承租人已收回正本提单,或不存在无单放货的风险。因此产生的后果,应当由承租人承担。

以上案例的法律适用反映出在“第二种租船合同”的情况下,有如下问题尚未明确。

第一,究竟是谁在履行运输合同?其中定期租船合同中的出租人究竟在履行租船合同,还是在履行运输合同?

第二,究竟谁有无单放货的决定权?

第三,承租人(即承运人)的“指示”,究竟是何种性质的法律行为?

显然,在以上问题没有明确之前,仅适用《海商法》第61条和第71条规定确定出租人承担无单放货责任是极其牵强的。因此,就以上无单放货案来说,明确租船合同属性是正确适用法律的前提,否则,其中的权利、义务及责任是难以断定的。

(三) 租船合同属性不明确对立法的影响

租船合同属性不明确,不仅使立法混淆了不同性质的合同关系,而且导致立法自相矛盾。

1. 立法混淆了不同性质的合同关系

从以上无单放货案中可以清楚地看到:立法混淆了不同性质的合同关系,导致实践中将承运人的

责任归咎于出租人。

就运输合同来说,在目的港凭单放货,应当是运输合同中承运人的法定义务。因此,在“第一种租船合同”的情况下,承运人无单放货造成货主损失,其理应承担赔偿责任。但是,在上文无单放货案中(即“第二种租船合同”的情况下),明明是承运人指示出租人无单放货,其责任为什么由出租人承担?

针对以上问题,应当对《海商法》第61条的规定进行必要的分析和研究。该条规定:“本章对承运人责任的规定,适用于实际承运人。”对此可以理解为:《海商法》第四章对承运人责任的规定,即是对实际承运人责任的规定。既然承运人无单放货应当承担赔偿责任,那么实际承运人无单放货也应当承担赔偿责任。由此得出如下结论:以上出租人是实际承运人,凭单放货也是出租人的法定义务,因此,即使承运人指示出租人无单放货,出租人也应对其无单放货造成的损失承担赔偿责任。对该规定的理解及适用,在上文无单放货案中得到了充分地证实。

然而,从以上立法中可以发现:其中所谓“承运人责任的规定”并不能等同(或替代)“实际承运人责任的规定”。在“第二种租船合同”的情况下,如果将“承运人责任的规定”适用于实际承运人,必将导致责任的确定结果出现错误,因为二者“责任的规定”的前提不同,其责任确定的结果也是不同的。

就上文无单放货案来说,是承运人与货主签订的运输合同并签发了提单,因此,货物抵达目的港后,凭单放货应当是承运人的义务。在某些特殊的情况下(如货物先到而提单未到等),能否无单放货,其决定权在承运人,一旦其决定错误造成货主损失,承运人理应承担赔偿责任。因此,以上“承运人决定错误”,应当是“承运人责任的规定”的立法前提。

但是,在上述案例中,出租人履行的是租船合同,其没有无单放货的决定权,在目的港是否可以无单放货只能听命于承运人。只有在出租人擅自放货的情况下,才应当对货主的损失承担赔偿责任。因此,以上“出租人擅自放货”,是“出租人(即实际承运人)责任的规定”的立法前提。而在上述案例中,出租人并没有擅自放货。

显然,立法忽略了上述问题,导致立法中将“承运人责任的规定”混同于或替代“出租人责任的规定”。确定责任的立法前提错误,必然导致确定责任的结论错误。照此推理,以上承运人在运输中的其他指示或过错造成货主损失的责任,是否也由出租

人承担?比如:指示不当导致船舶绕航、计划不周导致甩货等。

由于立法混淆了两种“责任的规定”界限,导致人们将事物的现象(出租人无单放货)混同于事物的本质(承运人的指示或过错)。在以上思维的引导下,不仅使人们对承运人“指示”这一行为的性质及法律后果视而不见,而且将承运人“指示”这种明确的授权行为,混同于无须承担责任的一般行为。这是造成审判实践中将承运人的责任归咎于出租人的根本原因。

2. 立法中的矛盾

在上文无单放货案中可以发现,在适用法律确定出租人的义务时,可以有两种选择:既可以依据《海商法》第61条和第71条,确定出租人具有“凭单放货”的法定义务,也可以依据《海商法》第136条,确定出租人具有“听从承租人的指示”的法定义务。但是,对出租人来说,其究竟应当按照哪个法律规定来约束自己的行为?换言之,如果在目的港,出租人没有听从承租人的指示放货,坚持凭单放货,导致货物变质的后果,那么依据《海商法》第136条的规定,出租人岂不也要承担赔偿责任?显然,这是立法中的矛盾。

就立法的逻辑性而言,既然肯定前者,则应当否定后者,否则将导致人们无所适从。以上立法中的矛盾是如何产生的呢?在明确了租船合同的属性之后,可以清楚地看到,《海商法》第71条调整的是运输合同关系,而《海商法》第136条调整的是租船合同关系,但《海商法》第61条却将以上两种不同性质的合同关系混淆起来,这是造成立法自相矛盾的主要原因。

实际承运人的法律条款内容,在混淆以上两种不同性质的合同关系中实质起着“媒介”的作用,最终影响了责任的确定。因此,该法律条款的科学性问题,应当引起关注和重视。

五、关于实际承运人立法的科学性问题

租船合同属性不明确,影响了实际承运人的立法的科学性。从法律适用中反映出,该项立法混淆了两种不同性质的合同责任界限,最终影响了对案件性质及责任的判断和确定,现就其存在的主要问题论述如下。

(一) 实际承运人的概念不清

《海商法》第42条规定:“实际承运人,是指接受承运人的委托,从事货物运输或者部分运输的人。”在有关专著中还有如下解释:“承租人对货主

来说是承运人,出租人对货主来说是实际承运人。”^[10-11]根据以上概念内容及相关解释,“第二种租船合同”中的出租人,在实践中担当着“实际承运人”的角色。

然而,在“第二种租船合同”的情况下,出租人与承租人之间究竟是租船合同关系,还是运输合同关系?这个问题在立法及相关解释中是不明确的。而且从该合同的履行中可以看到,出租人与承租人之间签订的是租船合同,其反映的应当是租船合同关系。而以上概念中“接受委托”并“从事货物运输”,反映的却是运输合同关系。人们不禁要问:实际承运人的概念究竟基于何种性质的合同关系产生?其中实际承运人的行为,究竟是出租船舶,还是承运货物?

以上问题证明,在立法中实际承运人的概念不清,其中将租船合同与运输合同混为一谈,是造成其概念不清的主要原因。因此,其立法中所确定的权利义务及责任内容,将无法保证其科学性。

(二) 实际承运人的立法混淆了两种合同的责任界限

实际承运人的概念不清,导致立法混淆了租船合同与运输合同的责任界限,致使责任的确定结果显失公平。

在“第二种租船合同”的履行中可以看到,其同时存在着两个不同性质的合同关系:出租人与承租人之间的租船合同关系以及承租人与货主之间的运输合同关系。然而,适用《海商法》第61条来确定责任,却混淆了以上两个合同关系及责任界限,导致出租人不仅要承担租船合同中的责任,还要承担运输合同的责任,甚至还要为承运人在运输中的过错承担责任。以上事实,在上文无单放货案的责任确定中得到了充分的证实。其中反映出的问题是:既然立法使出租人囊括了运输合同中的全部责任,那么,承租人与货主之间签订的运输合同究竟有何意义?更使人无法理解的是,货主的损失明明是运输合同中承运人指示出租人“无单放货”造成的,为什么却将责任归咎于租船合同中的出租人?难道承运人指示出租人造成货主的损失,均由出租人承担责任?如果按照这一归责的理由来确定责任,那么在运输中承租人指示不当导致船舶绕航、计划不周导致甩货等无疑也应由出租人承担责任。如此确定责任的最终结果是:运输中的风险全部转嫁到无过错的出租人身上。显然,这对出租人是极不公平的。

因此,只有明确租船合同属性,才是正确地确定

合同责任界限的立法前提。否则,立法的“公平原则”将无法得到切实的保障。

(三) 实际承运人的法律条款导致法律关系复杂化

实际承运人立法混淆了两种合同责任界限,导致案件中的法律关系复杂化,最终影响了正常的分析和判断问题的思路。

在“第二种租船合同”的情况下,当事人之间不仅同时存在着多个合同关系,而且每个当事人都具有双重身份,甚至多重身份。以出租人为例,其不仅与承租人之间具有租船合同关系,同时与货主之间具有事实上的运输合同关系。相对货主来说,其身份是实际承运人;相对承租人来说,其身份既是出租人,又是承运人。当然,针对承租人及货主来说,也存在着上述问题,对此不再赘述。

复杂的法律关系不仅伴随着相互之间的合同性质、权利义务及责任不明确等法律问题,也影响了分析和判断问题的思路。在上文无单放货案中,将承运人的责任归咎于出租人的事实证明,在对合同性质及责任的分析和判断中所犯的方向的错误最终导致了责任的认定结果显失公平。因此,只有明确租船合同的属性,才能使当事人之间的合同性质及合同关系的内容清晰可辨,这是确定当事人权利义务及责任的立法前提和基础。

笔者认为,实际承运人法律条款中存在以上的问题,实质是租船合同属性不明确的反映。因此,有必要对实际承运人立法的科学性问题进行充分地认识和研究,这对完善相关理论并夯实立法基础具有积极的作用。

六、理论及立法中应当解决的首要问题

以上事实证明:租船合同属性不明确的问题已经严重地影响了实践活动,因此,正确地认识两种租船合同并确定其概念和归属,是理论及立法中应当解决的首要问题。

(一) 应为“第一种租船合同”正名

既然“第一种租船合同”已经不具有租船合同的属性,则不应将其称为“租船合同”。否则,不仅混淆了概念,也混淆了其中的责任界限。

从“第一种租船合同”的内容来看,其实质是一种“包船”形式的运输合同。其中的“包”,具有约定专用之意。^[12]在海上运输实践中主要表现在:通过合同约定,由承运人向货主提供整艘船舶,专门用于运输货主托运的大宗货物。其中,“承运人提供整艘船舶”以及“专门用于运输货主托运的大宗货物”,

是包船运输合同的主要特征。因此,应当将该合同称为“包船运输合同”,而不应将其称为“航次租船合同”。

“包船运输合同”是实践中存在的一种运输合同,在以往的有关专著中不仅有所记载,而且还附有该合同的样本。^[13]笔者将其与“第一种租船合同”的内容进行了仔细的对照,结论是:二者的内容及特征是相符的。在目前的理论及实践中,“包船运输合同”的概念显然已经被航次租船合同的概念所取代。但是在此需要强调的是,“包船”与“租船”的法律含义是不同的,二者不能相提并论。

因此,笔者为“第一种租船合同”正名,并将其称为“包船运输合同”,不仅符合理论及立法的逻辑性,也是实践所需要的。

(二) 应将“第二种租船合同”归属于租赁合同范畴

从“第二种租船合同”的内容及性质来看,其实质是出租人将“附带人员”的船舶交付承租人使用、收益,并由承租人支付租金的合同。其中“使用、收益”,反映出其租赁合同的本质特征。因此,该合同应当具有租赁合同的属性,并应将其归属于租赁合同的范畴。理由如下。

首先,“附带人员”的租赁合同,不仅客观存在,而且在民法学的有关理论中对其也予以明确的肯定。^[14]比如:出租专用设备附带操作人员;出租商店附带店员;出租汽车或吊车附带司机……那么,出租船舶“附带人员”,能否影响或改变其租赁合同的本质属性?笔者认为,“附带人员”只是租赁合同中的一个条件,其并非租赁合同的本质特征,因此,非本质特征并不能影响或改变其租赁合同的本质属性。

其次,从合同的概念关系来说,“附带人员”的租赁合同与“租赁合同”之间是相容的,二者是从属关系,即“附带人员的租赁合同”属于租赁合同的一个种类。因此,将其归属于租赁合同的范畴符合理论及立法的逻辑性。

最后,不应将租赁合同的范围仅限于“单纯的财产租赁合同”,否则,不仅限制了人们对各种租赁物的有效利用,也限制了租赁合同理论及立法的发展。既然“附带人员”的租赁合同已经客观存在,则应当充分地认识该合同,并将其作为船舶租赁合同的新种类在法律上予以认可。

七、结语

租船合同应当具有租赁合同的属性,其种类是多样的,对此,应当在理论上予以充分地认识,并在

立法上予以明确。这不仅对科学的立法具有重要的意义,而且对海上运输合同、租船合同的履行及国际贸易的顺利进行均具有促进作用。随着社会经济的发展,租赁合同的内容及种类也随之发生变化,因

此,对租赁合同的认识范围应当随之拓宽。总之,理论研究及立法只有建立在科学的基础上,才能不断地完善、发展和创新。

参考文献(References):

- [1] 张既义, 司玉琢, 尹东年, 於世成. 海商法概论[M]. 北京: 人民交通出版社, 1983.
ZHANG Ji-yi, SI Yu-zhuo, YIN Dong-nian, YU Shi-cheng. Introduction to maritime law[M]. Beijing: China Communications Press, 1983. (in Chinese)
- [2] 魏文达. 海商法[M]. 北京: 法律出版社, 1984: 48.
WEI Wen-da. Maritime law[M]. Beijing: Law Press, 1984: 48. (in Chinese)
- [3] 贾林青. 海商法[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2000: 171.
JIA Lin-qing. Maritime law[M]. Beijing: China Renmin University Press, 2000: 171. (in Chinese)
- [4] 张丽英. 海商法[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 2004: 132.
ZHANG Li-ying. Maritime law[M]. Beijing: China University of Political Science and Law Press, 2004: 132 (in Chinese)
- [5] 司玉琢. 海商法[M]. 2版. 北京: 法律出版社, 2007.
SI Yu-zhuo. Maritime law[M]. 2nd ed. Beijing: Law Press, 2007. (in Chinese)
- [6] 吴家麟. 法律逻辑学[M]. 北京: 群众出版社, 1983: 27, 31.
WU Jia-lin. Legal logics[M]. Beijing: Common People Press, 1983: 27, 31. (in Chinese)
- [7] 金岳霖. 形式逻辑[M]. 北京: 人民出版社, 1979: 18-19.
JIN Yue-lin. Formal logic[M]. Beijing: People's Publishing House, 1979: 18-19. (in Chinese)
- [8] 唐德华. 合同法培训教材[M]. 北京: 人民法院出版社, 2000: 641.
TANG De-hua. Training material of contract law[M]. Beijing: The People's Court Press, 2000: 641. (in Chinese)
- [9] 最高人民法院办公厅. 中华人民共和国最高人民法院公报(2002年卷)[M]. 北京: 人民法院出版社, 2003: 218-222.
General Office of the Supreme People's Court. Gazette of the Supreme People's Court of the People's Republic of China(2002)[M]. Beijing: The People's Court Press, 2003: 218-222. (in Chinese)
- [10] 司玉琢. 海商法问答[M]. 北京: 人民交通出版社, 1993: 39.
SI Yu-zhuo. Questions and answers concerning maritime law[M]. Beijing: China Communications Press, 1993: 39. (in Chinese)
- [11] 付旭梅. 中华人民共和国海商法诠释[M]. 北京: 人民法院出版社, 1995: 73.
FU Xu-mei. Interpretation of Maritime Code of the People's Republic of China[M]. Beijing: The People's Court Press, 1995: 73. (in Chinese)
- [12] 商务印书馆辞书研究中心. 新华词典[M]. 北京: 商务印书馆, 2001: 35.
Dictionary Research Center of Commercial Press. Xinhua dictionary[M]. Beijing: Commercial Press, 2001: 35. (in Chinese)
- [13] 戴泽伦, 武士兵. 货物运输合同实务[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 1997: 223.
DAI Ze-lun, WU Shi-bing. Contract of carriage of goods[M]. Beijing: China University of Political Science and Law Press, 1997: 223. (in Chinese)
- [14] 张俊浩. 民法学原理[M]. 北京: 中国政法大学出版社, 1997: 702.
ZHANG Jun-hao. Principle of civil law science[M]. Beijing: China University of Political Science and Law Press, 1997: 702. (in Chinese)