

海商法修改背景下港口经营人的法律地位研究¹

陈 石 范睿琳²

摘 要：港口经营人的应然法律地位和实然法律地位是久困海商法学理论界和实务界的难点，究其根本在于港口经营人法律地位的界定问题上缺乏明确的立法依据，以至于司法实践中就该问题的认定不一。1992 年海商立法和当前海商修法工作在海上货物运输合同这一章都秉承着与国际海商海事立法接轨的原则。国际海运条约下“独立合同人”与“海运履约方”这两种制度安排都能解决港口经营人的法律地位问题，对于当前海商法修改提供了有益借鉴。与此同时，航运实践中以合同条款约定港口经营人权利义务的模式也为该问题的解决提供了补充方案。

关键词：国际海运条约 港口经营人 法律地位 海运履约方 独立合同人

Study on the Legal Status of Port Operators in the Background of Maritime Law Revision

CHEN Shi , FAN Ruilin

ABSTRACT: The legal status of the port operator is a difficult issue that has long plagued the theoretical and practical circles of maritime law, the root of which lies in the lack of a clear legislative basis for the definition of the legal status of the port operator, so that the determination of this issue is not uniform in the judicial practice. The 1992 maritime legislation and the current maritime law revision work in the chapter of the contract for the carriage of goods by sea are adhering to the principle of convergence with the international maritime maritime legislation. The two institutional arrangements of “independent contractors” and “maritime performing parties” under international maritime treaties can solve the problem of the legal status of port operators and provide useful reference for the current revision of maritime law.

At the same time, the model of contractual clauses in shipping practice agreeing on the rights and obligations of the port operator provides a complementary solution to the problem.

Key words: international maritime treaties, port operator, legal status, maritime performing party, independent contractor

- 1 广东省哲学社会科学规划 2023 年度学科共建项目：粤港澳大湾区海事法律冲突与协调机制研究（课题编号：GD23XFX19）。
- 2 陈石（1989—），男，浙江平阳人，法学博士，广州航海学院海商法研究中心专任教师，南方海洋科学与工程广东省实验室（珠海）/中山大学法学院特聘副研究员/博士后研究人员，E-mail：umchenshi@126.com。范睿琳（2001—），女，广东广州人，上海海事大学法学院硕士研究生，E-mail：202330910149@stu.shmtu.edu.cn。

引言

为深入贯彻落实习近平总书记关于港口发展的重要指示精神，我国港口行业持续推进世界一流港口建设，港口经济取得积极进展。³ 港口经济的发展凸显了港口作业法律环境建设与当前港口发展情势难以相匹配的矛盾。在当前海商法修改过程中，港口经营人法律地位界定不明的问题获得了理论界和实务界的广泛关注。

一、港口经营人法律地位概述

（一）港口经营人涵义的界定

1. 我国对港口经营人涵义的界定

我国现行法律法规尚未明确“港口经营人”这一概念的涵义。已废止的“两规”曾从合同相对方的角度界定港口经营人的涵义。⁴ 规定充分地考虑了合同当事人身份对于概念界定的影响，为规制港口经营人的权利义务、法律责任等内容提供了立足点。但是规定难以体现港口经营人具体的业务活动内容，就概念解释而言也较为粗糙，容易引发关于概念适用范围的争议，且“两规”目前已经废止，有待其他法律法规弥补修正。

2015年通过的《港口法》中虽然没有明确“港口经营人”的内涵，但对“港口经营”的涵义作出了规定，⁵ 为“港口经营人”的界定提供了指引。我国现行《海商法》中尚未涉及对此类法律主体的调整，条文规定中不存在“港口经营人”这一法律用语。《海商法（修订征求意见稿）》中突破性地提及此类主体，但规则仅在对于“实际承运人”的定义中将“在港区内从事货物作业的人”包含在内，没有单独针对“港口经营人”这一概念本身作出解释。⁶ 此条款某种程度上表达了未来海商法拟将该主体涵盖在调整范围之内的立法态度，但表述仍然较为简单和含糊。同时从该条款可以看出，未来海商法拟对“港口经营人”这一概念作广义理解，即将与运输合同相关的港口作业方纳入海商法的调整范围。但是此种设想与征求意见稿中关于港口经营人法律地位的界定存在一定的矛盾，由此也引发了学界的热议。

综上，我国现行法律法规体系中尚缺乏对于“港口经营人”这一概念的明确规定，且

3 杨晓光：《我国港口建设世界一流港口取得的进展》，载《中国港口》，2022年第12期，第1页。

4 《水路货物运输规则（95年修正）》第四条第六款：“港口经营人，是指本人或者委托他人以本人名义与作业委托人订立作业合同的人。”，原《国内水路货物运输规则》出台后该规则则自然废止。原《港口货物作业规则》第三条第二款：“港口经营人，是指与作业委托人订立作业合同的人。”

5 《中华人民共和国港口法》第二十二条第三款：“港口经营包括码头和其他港口设施的经营，港口旅客运输服务经营，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。”

6 《中华人民共和国海商法（修订征求意见稿）》第四十二条第二款。

有关可供参考的条款表述较为含糊，或难以适应实践需求。

2. 国际条约对港口经营人涵义的界定

现行国际海运条约中均未明确界定“港口经营人”这一法律概念的具体内涵。基于此，在国际海事司法实践中，各法院通常根据其对于具体案件中港口经营人业务内容的理解以及当事人所选择适用的法律直接判断港口经营人的法律地位及相关责任承担。

综上，我国现行立法缺乏对于港口经营人概念的直接规定，同时国际条约中也并未对此概念的涵义作出明确解释。确定“港口经营人”这一概念的内涵是解决港口经营人法律地位问题的基础，可以参考《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》（以下简称《港站经营人公约》）中的界定。⁷ 公约第一条第（a）款明确了“港口经营人”这一概念的内涵，说明了其经营作业内容及范围，同时通过限制性地“适用货运的法律规则身为承运人的人”排除在该概念的范围之外，较为全面、清晰地对这一概念的内涵作出了解释。

综上，为了更加充分地保障港口经营人的合法权益，更好地界定港口经营人的法律地位，建议我国立法者在将来界定港口经营人的概念时，应当参照《港站经营人公约》中的定义。同时，应结合我国现行立法中关于港口经营人业务活动内容的规定，对港口经营人的涵义作出能够涵盖其最全面业务活动内容的广义解释，为此类主体提供充分的法律保障。

（二）港口经营人法律地位涵义的界定

1. 港口经营人法律地位的涵义

法律地位是指法律主体在某种法律关系中所处的位置，是确定该法律主体的权利义务、法律责任以及所涉纠纷的法律适用的前提。⁸ 港口经营人的法律地位是指港口经营人从事与货物有关的港口作业活动时享受权利、履行义务以及承担责任的某种身份。该身份对于确定其所造成货损的责任基础以及具体责任承担方式等问题具有重要意义。

2. 港口经营人法律地位界定的影响因素

由前述可知，确定港口经营人法律地位时应当关注下列因素：

首先，港口经营人所处的法律关系是首要影响因素。其所涉及的法律关系主要体现为港口作业合同关系，故该合同关系中的主体、客体以及具体合同内容等均应予以考虑。就该合同关系中的主体而言，港口经营人的合同相对方主要可以分为承运方与货方两大类。港口经营人在接受这两类主体委托而从事货物作业时所处的法律地位是什么、是否一致是

7 中文译本《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》第一条第（a）款规定：“‘运输港站经营人’是指在其业务过程中，于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。”，参见联合国官网，https://uncitral.un.org/zh/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals，访问日期：2023年11月25日。

8 杨沛欣：《海上货物运输中港站经营人的法律地位研究》，大连海事大学硕士毕业论文，第4页。

界定时所必须考虑的重要内容。另外，港口经营人在合同中所约定的具体作业行为和权利义务对于确定港口经营人的法律地位也有实质性影响。⁹

其次，港口经营活动的地域范围也对港口经营人法律地位的界定有重要影响。国际海运条约以及他国立法在确定港口经营人法律地位时往往会对其活动的地域范围加以限制，故我国在界定港口经营人法律地位时也应将该问题考虑在内，即将港口经营人的经营活动限制在一定的区域范围内。¹⁰

同时，港口经营人的具体作业内容这一要素也不容忽略。港口经营作业大多是针对货物进行操作的活动，属于货物运输过程中的辅助环节。结合我国海商法中关于承运人责任期间以及管货义务的规定来看，港口经营作业活动与之存在重叠部分，对于界定港口经营人的法律地位有重要影响。

二、我国关于港口经营人法律地位的确定

（一）我国现行立法对港口经营人地位的确定

通过研究涉及港口作业活动的国内立法可知，我国尚未明确界定港口经营人的法律地位。现行立法中，《港口法》主要调整的是港口经营作业活动中的行政法律关系，不涉及对民事法律关系的调整，故尚未界定港口经营人的法律地位。此外，虽然《海商法》主要负责调整海上货物运输所涉民事法律关系，即包含对于承运人、托运人以及其受雇人、代理人等有关合同主体的规制，但尚未将港口经营人纳入调整范围。《海商法（修订征求意见稿）》中拟将港口经营人定性为“实际承运人”，¹¹但学界对此尚存在较大争议。根据《港口货物作业规则》中对于港口经营人的规定可知，该规则将港口经营人定性为独立的法律主体，¹²但该法规已于2016年5月废止，故对于港口经营人法律地位问题的规制重新陷入了无法可依的困境。综上，我国现行立法中缺乏对于港口经营人法律地位的规定。

（二）我国司法实践中对港口经营人法律地位的确定

通过检索港口经营作业相关案例可知，中国法院在涉及港口经营人法律地位的界定时，通常会选择回避此问题，或者认为没有必要予以说明。在仅有的少数涉及港口经营人法律地位界定的案件中，各法院的界定态度也未能达成一致，具体观点如下：

9 同上注，第4页。

10 同上注，第4页。

11 《中华人民共和国海商法（修订征求意见稿）》第四十二条第二款。

12 《港口货物作业规则》第三条第二款。

1. 承运人受雇人说

2003 年广海法初字第 171 号案中，法院将港口经营人界定为承运人的受雇人，同时在判决中对港口经营人是实际承运人的观点作出了否认。¹³ 通过对港口经营人作出此界定，法院可以正当地选择适用《海商法》进行追责，驳回原告对港口经营人的索赔诉求。此外，在此前 1999 年“中国外运广东湛江储运诉香港利昌隆案”中，法院也作出了相同的定性。¹⁴

法院此举目的在于为适用《海商法》对案件进行审理提供依据，从而驳回原告对于港口经营人的诉讼请求，但是此举的合理性尚待斟酌。“受雇人”在其法律关系中的相对方为“雇主”，二者之间的法律关系为雇佣合同关系，即受雇人应当按照雇主的要求作业，其作业内容与程序应当严格服从于雇主的要求，本案中承运人与港口经营人之间的合同关系性质显然与之不同。¹⁵ 承运人与港口经营人之间订立的是港口作业合同，其合同性质与内容不同于雇佣合同，不具有管理与被管理的依附关系而有一定的自主性与独立性。故本案中虽然将港口经营人界定为承运人的受雇人有利于确定适合案件性质的法律适用，但并不能如实反映港口经营人的实际法律地位。

2. 承运人代理人说

2014 年沪高民四（海）终字第 67 号案的判决中，法院将承运人和港口经营人签订的合同界定为委托代理合同，从而根据合同的性质将港口经营人界定为承运人的代理人。¹⁶ 本案中对于港口作业合同性质的判断不大合理，从而导致对于港口经营人法律地位的认定存在偏差。在我国代理合同中，代理人通常以被代理人的名义向第三人作出意思表示或者承担意思表示，¹⁷ 显然与港口作业合同内容大相径庭。港口经营人作为独立的经济实体，并没有以承运人或者货方的名义向另一方为意思表示或者承担意思表示，而是以自己的名义独立为港口经营作业行为，故将其认定为承运人的代理人并不合理。

3. 实际承运人说

在 2010 年鲁民四终字第 87 号案中，上诉法院认可了原审法院将港口经营人界定为实际承运人的定性，以便适用《海商法》中的责任限制条款。¹⁸ 该案是迄今为止唯一一个作出

13 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，广州海事法院（2003）广海法初字第 171 号一审民事判决书。

14 中国外运广东湛江储运公司与香港利昌隆贸易有限公司海运提单项下货物侵权损害赔偿纠纷上诉案，广东省高级人民法院二审民事判决书。

15 杨立新：《试论雇用人的转承赔偿责任》，载《当代法学》，1987 年第 3 期，第 11 页。

16 中材供应链管理有限公司等诉洋浦华泓船务有限公司等海上财产损失责任纠纷案，上海市高级人民法院（2014）沪高民四（海）终字第 67 号二审判决书。

17 王利民，杨立新，王轶，程啸：《民法学》，法律出版社 2014 年第 6 版，第 232 页。

18 烟台环球码头有限公司与烟台冰轮股份有限公司货损纠纷上诉案，山东省高级人民法院（2010）鲁民四终字第 87 号二审民事判决书。

此种界定的判决。但是从判决中的解释部分来看，本案认定思路因果倒置——由于缺乏对于此类纠纷的法律规制，法官为了回归适用《海商法》进行审判，而不得不将港口经营人定性为实际承运人。该判决除了反映出由于法律法规缺漏导致司法实践无法可依的困境外，还体现了关于港口经营人法律地位界定的另一观点，即认为港口经营人是实际承运人。该观点颇具争议。该类观点的核心理由是港口经营人承担了承运人责任期间内部分义务，故属于实际承运人。¹⁹ 根据《海商法》中关于实际承运人的定义对“运输”一词作广义解释，²⁰ 则可以将港口经营人所从事的陆上货物装卸与仓储等工作包含在内，但司法实践中并不认可该类解释。同时，运输是指使用适当的工具和设施，改变人或空间位置的活动，²¹ 即应当至少具备某一运输工具或设施，港口经营人的作业内容显然与之不符。综上，将港口经营人界定为实际承运人的观点缺乏现实依据。

4. 独立合同人说

在 2000 年甬海商初字第 218 号案的判决中，法院将港口经营人定性为独立合同人并否认了其作为承运人的代理人的可能。²² 同样，目前仅此一个案件作出港口经营人是独立合同人的界定。该界定承认了港口经营人以自己的方式从事货物作业并自行承担所涉法律责任的独立性，认为相对方应当基于《中华人民共和国民法典》（以下简称《民法典》）等其他法律追究其货损责任。但是该观点忽视了港口经营人业务活动的从属性特征，即港口作业合同从属于运输合同，港口经营人仍然是海上货物运输法调整之下的法律主体的事实。因而对于港口经营人所涉纠纷的调整，应当优先适用海上货物运输法等民法的特殊法，而非直接通过《民法典》进行调整。若定性违背了基本的法理，导致该主体难以适用海上货物运输法中更贴合航运业特征的承运人免责、责任限制及抗辩条款，则可能加重港口经营人的经济风险与负担，也不符合航运发展的基本事实，故该观点仍然有待商榷。²³

综上，由于我国现行立法关于港口经营人法律地位的界定存在立法空白等原因，我国司法实践对于港口经营人法律地位问题的解决未能达成一致认识，导致出现“同案异判”、“类案异判”现象，削弱了我国司法的权威性与稳定性。同时不难发现，由于存在法律法规漏洞，法院对于港口经营人法律地位的界定往往是为了适用的某一法律规范，而非根据港口经营

19 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 93 页。

20 《中华人民共和国海商法》第四十二条第二款。

21 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 29 页。

22 浙江东方科学仪器进出口公司诉以星轮船有限公司等海上货物运输合同货损赔偿纠纷案，宁波海事法院（2000）甬海商初字第 218 号一审民事判决书。

23 朱家麟：《作业合同与运输合同的关系——〈港口货物作业规则〉笔记之一》，载《中国港口》，2003 年第 5 期，第 41 页。

人实际合同关系、业务活动内容等。这种定性路径背离了原本的定性思路，也未能全面考虑定性各方面影响因素。其结果是可能会损害港口经营人或者相关利益方的合法权益，并可能衍生出其他问题。

三、国际海运条约对港口经营人法律地位的确定及其借鉴意义

（一）国际海运条约关于港口经营人法律地位问题的立法演变

我国现行《海商法》与修订征求意见稿中，海上货物运输合同章节均秉承着与国际海商海事立法相接轨的原则。货物的港口经营作业活动属于海上货物运输活动中的重要环节，港口经营人系航运活动中的重要法律主体，故港口经营人法律地位的界定亦应当与国际立法接轨。²⁴ 国际海运条约是国际社会成员普遍认可的、用于规范国际海上货物运输活动的法律规定，对于各航运国具有重要的法律意义。虽然我国尚未加入有关国际海运条约，但是为了保障我国航运立法与国际社会相接轨，必须在修法时充分考虑国际海运条约中的规定。故港口经营人法律地位问题的解决，必须充分结合国际海运条约进行分析研究。

1. 《海牙规则》时期的合同条款模式

最早规制海上货物运输合同所涉权利义务的国际海运条约为《统一提单的若干法律规则的国际公约（海牙规则）》（以下简称《海牙规则》），此时规则中尚未涉及对港口经营人这一主体的调整。《海牙规则》时期的航运业发展尚不发达，规则中对于承运人责任期间的规定限制于海上运输阶段。此时承托双方虽然可以就货物在装船前或者卸货后的责任达成特别协议，但该协议并不属于《海牙规则》调整范围，即《海牙规则》虽然承认承托方与港口经营人订立的港口作业合同属于海上货物运输范畴，但并不对其作出法律方面的规制。²⁵

1954年英国“Alder V. Dixon”案中法院最终判定原告胜诉，并判决船长对客轮乘客所遭受的损害赔偿后再由船舶所有人对其进行补偿。此后，海运承运人针对该类判决在提单中制定了旨在保护受其委托进行装卸作业的人、其受雇人或者代理人的格式条款。由于该案发生于“喜马拉雅”轮，故该条款后被人们称为“喜马拉雅条款”。该条款的主要内容为将承运人的抗辩权利和责任限制事由拓展适用于英美法系中的包括承运人的受雇人或代理人等在内的“独立合同人”，同时拓展适用于侵权之诉等非合同之诉。²⁶

由于“喜马拉雅条款”的效力难以得到各国法院一致承认，承运人又在提单中加入了“循

24 司玉琢，胡正良：《我国〈海商法〉修改的必要性》，载《中国海商法年刊》，2002年，第2页。

25 中文译本《统一提单的若干法律规则的国际公约（海牙规则）》第七条，参见中华人民共和国商务部官网，<http://tfs.mofcom.gov.cn/article/date/j/ak/200212/20021200058434.shtml>，访问日期：2023年11月25日。

26 余晓汉：《国际海上货物运输法主体制度研究》，武汉大学博士毕业论文，第144页。

环赔偿条款”，以期通过条款保护其代理人、受雇人和装卸公司等独立合同人。但是，该条款为承运人在提单中所加入的格式条款，系双方约定之内容，各国法院往往对条款效力存在不同的判断。²⁷

可见，此时期国际条约中尚未涉及对港口经营人及其法律地位的调整，仅仅依赖于相关方自行订立提单条款而产生约束力。同时由于该时期提单订入条款的效力存在不确定性，航运界愈加期冀统一制定囊括更多航运主体在内的国际条约，这为此后其他国际海运条约的诞生作出了铺垫。

2. 《维斯比规则》中的“独立合同人”模式

《维斯比规则》对《海牙规则》进行了部分调整，首次正式回应了港口经营人法律地位的界定问题。该规则以立法形式将港口经营人界定为独立合同人，但将其排除在适用范围之外。规则规定承运人的受雇人或者代理人有权援引本规则赋予承运人的抗辩和责任限制，但是认为“该受雇人或代理人不是一个独立合同人”²⁸，此条款即为《维斯比规则》中的“喜马拉雅条款”。

根据《维斯比规则》制定时的会议协商内容可知，规则中的“喜马拉雅条款”最终采纳了英美学者的观点，即其中所提及的“独立合同人”包含港口经营人，其法律地位为独立合同人。²⁹这是国际海运条约中首次对港口经营人的法律地位作出明确规定。规则将港口经营人等独立合同人排除在公约调整范围外，是因为规则所规定的责任期间排除了对港口经营作业合同的调整。³⁰

3. 《汉堡规则》中的“独立合同人”模式

《汉堡规则》中的“喜马拉雅条款”延续了《维斯比规则》中对于港口经营人法律地位的判断，将港口经营人界定为独立合同人，并通过条款形式将属于承运人的抗辩和责任限制也赋予港口经营人。规则进一步完善了港口经营人的权利义务规定，但是条款的表述存在矛盾。《汉堡规则》中规定，承运人的受雇人或代理人在受雇职务范围内、实际承运人在其责任期间内有权援引规则赋予承运人的抗辩和责任限额。³¹可见《汉堡规则》不再将“独

27 余晓汉：《国际海上货物运输法主体制度研究》，武汉大学博士毕业论文，第146页。

28 中文译本《修改统一提单的若干法律规则的国际公约》第三条第二款，参见中华人民共和国商务部官网，<http://tfs.mofcom.gov.cn/article/date/j/ak/200212/20021200058431.shtml>，访问日期：2023年5月8日。

29 傅延中：《论港口经营人在国际贸易运输中的法律地位》，载《清华法学》，2008年第5期，第83页。

30 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。

31 中文译本《1978年联合国海上货物运输公约（汉堡规则）》第三条第二款、第十条第二款，参见中华人民共和国商务部官网，<http://tfs.mofcom.gov.cn/article/date/j/ak/200212/20021200058424.shtml>，访问日期：2023年5月8日。

立合同人”排除在规则调整范围之外，解除了《维斯比规则》中的限制。但是由于规则中的“喜马拉雅条款”增加了对于实际承运人这一主体的调整规定，引发了学界关于规则中港口经营人系独立合同人还是实际承运人的争议。可见，该条款在表述方面恐存在漏洞，不利于港口经营人法律地位的明确。此时仍然应当将《汉堡规则》中的“喜马拉雅条款”理解为对《维斯比规则》的承继，即将港口经营人界定为独立合同人。

4.《鹿特丹规则》中的“海运履约方”模式

区别于以上国际海运公约，《鹿特丹规则》创造性地将接受承运人委托而从事港口经营作业活动的港口经营人界定为“海运履约方”，并通过具体条款规定将承运人的抗辩和责任限制赋予海运履约方。规则同时规定，包括港口经营人在内的海运履约方履行义务的区段应当严格限制于“港到港”区段，即从到达船舶装货港至离开船舶卸货港的区段。³²

《鹿特丹规则》虽然尚未生效，但属于获得国际社会广泛认同的海上货物运输法最新研究成果。其中，“履约方”与“海运履约方”为该规则所提出的新概念。显然，该规则赋予港口经营人明确的法律地位，即将接受承运人委托从事货物作业的港口经营人界定为“海运履约方”，但是排除适用于接受货方委托从事相关货物作业的港口经营人。该制度设计具有一定的创新性与先进性，但也存在调整范围方面的局限性，可以为我国关于港口经营人法律地位的界定提供一定的参考。

（二）“海运履约方”模式的借鉴意义

1. “海运履约方”与港口经营人的法律关系分析

“海运履约方”这一模式可以较好地规范港口经营人及其权利义务。首先，“海运履约方”模式将实际海上货物运输合同中所涉及的包括港口经营人在内的有关主体纳入了规则的调整范围，表面上使得相关当事方对货损等问题与承运人承担了连带赔偿责任，实质则减轻了相关当事方的责任承担。由于航运本身承受着巨大的风险，承运人在海上货物运输中具有特殊的地位。法律往往赋予承运人特殊的保护，导致承运人所承担的法律风险往往是有限度的。故相应地，港口经营人等合同相对方被赋予相同的免责和责任限制权利时，其法律责任相较于未受该模式调整时也是减小的。

其次，该模式也赋予了港口经营人的受雇人或代理人“海运履约方”这一归责身份。在《鹿特丹规则》公布前，各法院针对港口经营人的受雇人或代理人在其工作过程中所造成的损失如何归责的问题存在众多不同判断。《鹿特丹规则》颁布后，各国则可以参考规则，将港口经营人的受雇人或代理人亦划入“海运履约方”模式的调整范围内，以便赋予其抗辩和

32 中文译本《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》第一条第六、七款、第十九条第一款，参见联合国官网，<https://www.un.org/zh/documents/treaty/A-RES-63-122>，访问日期：2023年5月8日。

责任限制的权利。³³

2. “海运履约方”模式的制度设计优势分析

将港口经营人界定为“海运履约方”存在以下制度优势：

其一，可以明确港口经营人在海上货物运输中的法律地位。³⁴如前所述，我国现行立法尚未界定港口经营人法律地位，且海商法送审稿中的规定也难以获得学界的普遍认同。《鹿特丹规则》中将港口经营人界定为“海运履约方”的规定则解决了这一问题。通过借鉴“海运履约方”模式对我国海上货物运输法进行修改，可以明确接受承运人委托的港口经营人的法律地位。

其二，可以明确港口经营人在海上货物运输中的权利、义务与责任。³⁵我国港口经营人法律地位问题的立法缺陷造成了司法实践中港口经营人权利、义务与责任的识别困难。《鹿特丹规则》中“海运履约方”制度在赋予港口经营人法律地位的同时，也赋予其面对货方索赔时援引条约中承运人抗辩和赔偿责任限制的权利，有利于纠纷解决与权益保障。

其三，有利于统一港口经营人的责任承担。由于目前我国港口经营人法律地位问题尚未解决，可能导致港口经营人在面对索赔时难以援引责任限制而不得不支付巨额索赔的问题。《鹿特丹规则》中“海运履约方”制度将受承运人委托从事港口经营作业的港口经营人包含在内，统一了所有运输环节的法律适用并赋予港口经营人以承运人的免责事由和责任限制，为港口经营人的经营活动提供了制度保障，有利于促进航运业的健康稳定发展。³⁶

3. “海运履约方”模式对我国的适用性分析

如前所述，“海运履约方”模式可以为我国所借鉴与运用，但有学者认为引入该模式恐缺乏正式的法源。³⁷持此观点的学者认为，《鹿特丹规则》目前尚未生效，同时《海商法》以及《民法典》等法律法规中又不存在“海运履约方”这一法律概念，故可能导致该模式在我国缺乏援引的法律基础。

然而考察我国现行法律体系，则不难发现该观点并不合理。“海运履约方”模式在我国可以找到其法律渊源。《民法典》中虽然未出现过“海运履约方”的概念，但存在对于因第三人原因造成违约的条款中将“第三人”限定为“履行辅助人、上级机关以及与债务人有一定法律关系的第三人”的表述。该规定中“履约辅助人”与“海运履约方”的涵义并无

33 曹玉川：《对港站经营人法律地位问题的研究》，大连海事大学2011年硕士毕业论文，第16页。

34 韩立新：《〈鹿特丹规则〉对港口经营人的影响》，载《中国海商法年刊》，2010年第1期，第39页。

35 同上注，第39页。

36 同上注，第39页。

37 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《中国海运》，2022年第7期，第30页。

本质区别。³⁸可见,“海运履约方”这一概念的实际内涵已然包含在《民法典》的基本法理之中。此外,在《中华人民共和国旅游法》第71条中也出现了履行辅助人的概念。³⁹综上,“海运履约方”这一概念并非仅存在于学理中的概念,在中国现行法律中可以找到其法律渊源。

此外,“海运履约方”制度能够很好地适应我国《海商法》的调整。《鹿特丹规则》中“门到门”的责任期间是“海运履约方”模式存在的基础。但是规则在此责任期间中排除了对于“非海运履约方”的调整,导致规则产生在责任期间内包含“非海运履约方”的作业活动内容却排除对其作出调整的问题。我国《海商法》中“港到港”的调整范围反而不会产生以上矛盾。⁴⁰因此,在我国《海商法》的调整范围内学习借鉴“海运履约方”模式存在其合理性。

(三)“独立合同人”模式的补充借鉴意义

1.“独立合同人”与港口经营人的法律关系

如前所述,“海运履约方”模式的调整范围存在一定的限制,即规则仅调整接受承运人委托而从事港口经营作业的港口经营人,将接受货方委托的港口经营人排除在调整范围之外。此时“独立合同人”模式可以弥补这一漏洞。“独立合同人”这一概念为英美法体系之下所产生的概念,将其视作港口经营人的法律地位的正式法律渊源为《维斯比规则》。港口经营人具有独立性,其根据所订立的合同独立地为相关方提供港口作业服务,而不依赖于承运人或托运人,仅受到合同中委托人关于最终成果的限制。因此,根据港口经营人的工作性质,应当认为其归属于独立合同人范畴。⁴¹

2.“独立合同人”模式的制度设计优势分析

“独立合同人”模式弥补了“海运履约方”模式就港口经营人法律地位界定的不足。《鹿特丹规则》中明确将不由承运人委托进行货物作业的任何人排除在“履约方”的范围之外,⁴²即在“海运履约方”模式中,由货方委托从事货物作业的港口经营人的法律地位问题尚未解决,必须通过其他模式予以确定。根据港口经营作业合同与实际业务活动内容可知,港口经营人在作业过程中受到的是委托方的指导而非控制或管理,更贴合“独立合同人”这一概念的内涵,故可以将该部分港口经营人界定为独立合同人。

3.“独立合同人”模式对我国的适用性分析

“独立合同人”这一概念系英美法中的概念,其内涵为“承担某种工作并达到约定的结

38 《中华人民共和国民法典》第五百九十三条。

39 《中华人民共和国旅游法》第七十一条。

40 韦玉洁:《港口经营人法律地位研究》,大连海事大学2008年硕士毕业论文,第14页。

41 刘冰,耿新颖,柳强:《试析港口经营人在海上货物运输中的法律地位》,载《中国水运(理论版)》,2007年第1期,第212页。

42 中文译本《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》第一条第六款,参见联合国官网, <https://www.un.org/zh/documents/treaty/A-RES-63-122>, 访问日期:2023年5月8日。

果,但在实际完成此项工作时能够发挥自身能动性,而不受委托人指令或控制的人”⁴³。独立合同人相较承运人的受雇人的不同之处在于,如果独立合同人在执行工作任务中从事不法行为,委托人对此不承担责任;受雇人在工作过程中则需要受到雇主的管理与指导,遵循雇主的要求完成相应任务。同时,受雇人的不法行为由雇主承担法律责任。针对“独立合同人”这一模式的引入,最大的争议在于有学者认为该模式与中国民法体系之下的代理制度存在明显差异,是与我国代理制度相排斥的外源制度。存此观点的学者认为,将港口经营人定性为独立合同人需要与运输活动完全割裂。显然该观点对“独立合同人”这一概念本身的理解存在偏差。虽然“独立合同人”这一概念为英美法中所产生的法律概念,但就“两规”废止前的条款规定来看,引入这一概念并无不适。⁴⁴此时港口经营人作为独立合同人,其权利义务可以受到国内法规范的调整。

四、完善我国港口经营人法律地位问题的建议

(一) 现行立法中明确我国港口经营人的法律地位

我国港口经营人法律地位的立法空缺导致海事司法实践中产生了诸多问题,而港口经营人法律地位的确定是解决这些问题的基础。由于目前我国立法资源较为有限,针对港口经营人的法律地位问题单独立法并不现实。故建议对《海商法》以及《港口法》分别作出修改,明确港口经营人法律地位,为海事司法实践中处理港口经营人相关纠纷提供确定的法律依据。

同时,建议在《海商法》与《港口法》中分别界定接受承运人委托与接受货方委托从事经营作业活动的港口经营人的法律地位,以弥补法律漏洞。虽然港口经营人在两部法律中具有不同的法律地位,但这两种身份接受的委托方并不相同,则所涉主体存在区别。故这样规定并不矛盾且可以相互补充,为港口经营人法律地位的确定以及其他问题的解决提供了充分的法律保障。⁴⁵

(二) 借鉴“海运履约方”模式对我国《海商法》进行修改

《鹿特丹规则》颁布后,我国在修法过程中可以借鉴其中“海运履约方”模式,明确接受承运人委托的港口经营人的法律地位。建议将其纳入我国海上货物运输法律制度中予以规范,规定《海商法》第四章中关于承运人的规定适用于港口经营人。建议将接受承运人委托的港口经营人的民事法律地位以“海运履约方”这一身份明确清楚地列于《海商法》中,以规范其所享有的权利义务。

43 傅志军:《港口经营人法律地位浅析》,载《珠江水运》,2009年第6期,第42页。

44 陈诗婷,何立新:《港口经营人法律地位的判例探析》,载《中国海商法研究》,2021年第2期,第75页。

45 曹玉川:《对港站经营人法律地位问题的研究》,大连海事大学2011年硕士毕业论文,第16页。

（三）借鉴“独立合同人”模式对《港口法》进行修改

借鉴《鹿特丹规则》中的“海运履约方”模式对我国《海商法》进行修改，可以使得接受承运人委托进行货物作业的港口经营人的法律地位得以明确，但尚未解决接受货方委托作业的港口经营人的法律地位。虽然现行《港口法》仅调整港口行政关系，但一部好的法律需要不断完善、承载更丰富的内涵，故增加对于港口民事法律关系的调整并不违背《港口法》立法目的。⁴⁶ 综上，建议在《港口法》中明确将接受货方委托从事港口作业活动的港口经营人列为“独立合同人”，以最大限度解决港口经营人的法律地位问题。

（四）在合同中明确港口经营人的权利

虽然港口经营人法律地位问题可以通过立法予以完善，但是立法的修改与调整尚需要一定的时间。在当前的港口经营作业活动中，我国港口经营人缺乏明确的法律依据保障其合法权益。建议港口经营人在签订港口经营作业合同时，明确地在合同中约定其权利义务，即约定港口经营人有权援引《海商法》中承运人的抗辩权利与责任限制，使其在针对相关方提出的货损索赔或迟延交付时受到《海商法》的保护。⁴⁷

五、结语

随着港口经济的飞速发展，我国港口作业法律环境建设应当与当前港口发展情势做好衔接。在当前的海商法修改工作中，明确港口经营人法律地位具有重要意义。1992 年海商法立法与当前修法工作均重视秉承海上货物运输合同章节与国际海商海事立法相衔接的原则，故应适当地参考借鉴国际海运条约关于港口经营人法律地位的界定。

通过分析国际海运条约中关于港口经营人法律地位的立法演变可知，《鹿特丹规则》中的“海运履约方”模式对于港口经营人法律地位问题的解决具有重要的参考意义，值得我们在《海商法》修改过程中借鉴学习。但是《鹿特丹规则》排除适用于接受货方委托从事港口经营作业活动的港口经营人，导致其可能无法运用规则保护自身合法权益。针对此问题，应当同时借鉴《维斯比规则》中的“独立合同人”模式在我国《港口法》中作出调整。这样既保持了“海运履约方”模式的制度优势，又在一定程度上弥补了制度在调整范围上的不足，为解决我国现行法下港口经营人法律地位问题提供了解决方案。在当前航运实践中，建议有关方在签订港口经营作业合同时明确港口经营人的法律适用、权利义务与责任承担，以便最大限度解决此问题。

46 《中华人民共和国港口法》第一条规定：“为了加强港口管理，维护港口的安全与经营秩序，保护当事人的合法权益，促进港口的建设与发展，制定本法。”

47 韩立新：《〈鹿特丹规则〉对港口经营人的影响》，载《中国海商法年刊》，2010 年第 1 期，第 40 页。