

朱小菁. 论海上货物运输合同中收货人的界定[J]. 中国海商法研究, 2021, 32(2): 78-83

# 论海上货物运输合同中收货人的界定

朱小菁

(厦门海事法院 福州法庭, 福建 福州 350025)

**摘要:** 收货人在海运合同中的地位十分重要, 关系到交付货物这一海运合同核心内容的履行。但在关于收货人的界定上, 存在立法过于简单、审判实践标准多元等问题。针对上述问题, 从中国海运立法关于收货人的定义入手, 分析收货人提取货物的权利依据及其与提单持有人的关系。采用案例分析法, 以不同运输单证为类别, 选取司法实践中各级法院的典型案, 梳理归纳法院识别收货人的标准。在此基础上, 结合英美国家立法及国际公约的比较分析, 提出完善收货人界定的建议: 立法上, 应在《中华人民共和国海商法》中修改收货人定义, 明确提取货物的权利依据, 厘清收货人与提单持有人的关系; 司法实践中, 应统一收货人识别标准, 谨慎依据贸易合同识别收货人, 注意电子提单下收货人的识别, 审慎认定持有提单是否合法。

**关键词:** 海上货物运输合同; 收货人; 运输单证; 提单持有人

**中图分类号:** D922.294 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2021)02-0078-06

## Definition of consignee in the contract of carriage of goods by sea

ZHU Xiao-jing

(Fuzhou Tribunal, Xiamen Maritime Court, Fuzhou 350025, China)

**Abstract:** The concept of consignee is very important in contract of carriage of goods by sea, which may impact the performance of the core content of such contract. However, problems exist in identifying consignee, such as too simple legislation and diversified criteria in judicial practice. In order to address the above problems, this paper starts with the definition of consignee in maritime law of the P. R. China and analyzes the basis for consignee's right to take delivery of goods and its relationship with the holder of bill of lading. Case analysis is used by selecting typical precedents of local Chinese courts at all levels in terms of different categories of transportation documents, for the purpose of summarizing the criteria for identifying consignee. On this basis, combined with the comparison and analysis of Anglo-American countries legislation and international conventions, this paper puts forward suggestions on improving the definition of consignee: firstly, the definition of consignee should be amended in the *Chinese Maritime Code* so as to specify the basis for the right to take delivery of the goods and clarify the relationship between consignee and holder of bill of lading; secondly, courts should unify the criteria for the identification of the consignee, carefully identify consignee according to the trade contracts and pay special attention to the issue of identification of consignee under electronic bill of lading, prudently determine whether the holder of a bill of lading has the legal basis.

**Key words:** contract of carriage of goods by sea; consignee; transport documents; holder of bill of lading

承运人向收货人交付货物是海上货物运输合同 (简称海运合同)<sup>①</sup>最核心的履行内容。关于收货人在海运合同中的法律地位, 理论界和司法实践多有探讨,<sup>[1]</sup>但对于收货人的界定却较少涉及。《海商

收稿日期: 2020-10-14

基金项目: 最高人民法院 2018—2019 年度案例研究课题“我国港澳台地区最新司法案例研究——司法视野下的域外法查明制度比较研究”(2018SFAL016)

作者简介: 朱小菁(1980—), 女, 福建厦门人, 厦门海事法院福州法庭审判员、四级高级法官, E-mail: 4504405@qq.com。

① 笔者所探讨的海上货物运输合同是指《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第四章所规范的跨境海运合同, 根据第2条第2款之规定, 不包括中华人民共和国港口之间的海上货物运输。笔者所探讨的收货人并非仅指运输合同或运输单证中书面记载的收货人, 而指根据《海商法》规定的“有权提取货物的人”。

法》对于收货人的定义过于简单,亦未将其与提单持有人加以清晰区分,导致司法实践中对收货人的识别存在标准多元的现象。贸易类型的多元化、运输单证的现代化、运输环节的链条化等又令海上货物运输中收货人的认定更加复杂。准确界定收货人,对于海运合同的履行具有重要意义,对促进国际贸易、维护航运秩序也有着现实意义。

## 一、中国立法对收货人的定义过于简单

### (一) 现有立法就收货人定义存在的问题

#### 1. 《海商法》关于收货人的定义未明确权利依据

根据《海商法》第42条第(四)项的规定,收货人为“有权提取货物的人”。该定义未对何为“有权”作进一步解释,即对收取货物所依据的权利未加明确。该条款位于第四章“海上货物运输合同”,是否可理解为收货人收取货物的权利基于海上货物运输合同?如果是,收货人并非订立运输合同的主体,如何依据运输合同而享有提取货物的权利?可见,明确提取货物权利的依据是界定收货人的重要因素。

#### 2. 《海商法》就收货人与提单持有人的关系规定不清晰

在海上货物运输中,提单持有人是和收货人关系密切的概念,要清楚界定收货人,还应对二者关系予以厘清。

根据《海商法》第71条对“提单”所作的定义,提单是承运人据以交付货物的凭证<sup>①</sup>。据此,持有提单的人可以凭借提单要求承运人交货,而根据上述对收货人定义的介绍,收货人也“有权提取货物”,因而提单持有人与收货人之间究竟为何关系?从该法第77条的规定看,收货人包含在提单持有人范围之内<sup>②</sup>,但从该法第78条的规定看,这两类主体又处于并列地位<sup>③</sup>,可见,《海商法》对二者之间的关系未予明确。更为复杂的是,电子商务的发展催生出“电子提单”这一新型运输单证,电子提单控制主体与收货人之间的关系也是探讨收货人界定时无

法回避的问题。

### (二) 收货人与提单持有人关系之辨析

#### 1. 运输单证为海运单时的收货人

要厘清收货人与提单持有人之间的关系,应首先厘清海运合同与提单之间的关系。根据《海商法》第71条,提单是海运合同的证明。该法第80条同时明确了运输单证包括提单以外的不可转让的单证。在海运实践中,最常见的不可转让单证即为海运单(sea waybill)。海运单是证明海上运输货物由承运人接管或装船,且承运人保证将货物交给指定的收货人的一种不可流通的书面运输单证。海运单不需要凭单提货,海运单上记名的收货人只需证明身份,承运人即可交货,常存在于航程较短的运输中。<sup>[2]73</sup>因此,当海运合同运输单证为海运单时,并不存在“提单持有人”。学者将之概括为“认人不认单”,海运单下货物的交付不是凭单证本身,而需要证明提货人是海运单上所记载的收货人。<sup>[3]</sup>

#### 2. 运输单证为纸质提单时的收货人

当运输单证为传统纸质提单时,收货人与提单持有人之间的关系又当如何判断?首先,应当探讨提单持有人的范围。实践中,提单分为记名提单、不记名提单和指示提单。记名提单,指的是提单正面载明收货人名称的提单;不记名提单,指的是提单正面未载明收货人名称的提单;指示提单,指的是提单正面载明凭指示交付货物的提单。<sup>[2]75</sup>根据《海商法》第79条之规定,记名提单不得转让,不记名提单可不经背书即转让,指示提单经过记名背书或者空白背书转让。《海商法》对提单持有人并未作解释,但综合《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》(简称《无单放货司法解释》)第1条、第2条来看,提单持有人应涵盖上述三类提单的实际持有者,承运人均应当凭单交货<sup>④</sup>。值得注意的是,“承运人均应凭单交货”并不意味着只要是持有提单的人均可凭单提货。已有判例表明,指示提单若存在背书不连续的情况,法院还将对提单持有人获得提单的来源进行

① 《海商法》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。”

② 《海商法》第77条规定:“除依照本法第七十五条的规定作出保留外,承运人或者代其签发提单的人签发的提单,是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据;承运人向善意受让提单的包括收货人在内的第三人提出的与提单所载状况不同的证据,不予承认。”

③ 《海商法》第78条规定:“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。收货人、提单持有人不承担在装货港发生的滞期费、亏舱费和其他与装货有关的费用,但是提单中明确载明上述费用由收货人、提单持有人承担的除外。”

④ 《无单放货司法解释》第1条规定:“本规定所称正本提单包括记名提单、指示提单和不记名提单。”第2条规定:“承运人违反法律规定,无正本提单交付货物,损害正本提单持有人提单权利的,正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任。”

审查,即对其是否为合法提单持有人进行认定<sup>①</sup>。换言之,持有提单的人需在合法持有的情况下才具有提货权,此时,该提单持有人与收货人便发生重合。

### 3. 运输单证为电子提单时的收货人

随着电子商务在国际贸易、国际货物运输领域的发展,提单种类发展出“电子提单”这一新类型。电子提单系以电子手段通过计算机网络传递的按约定的电文标准组成的提单信息数据。具体来说,是指信息传递方将提单信息转换为数字信号后在计算机网络中传递,最后由接收方计算机处理还原为原信息,提单的缮制、修改、流转、储存等一切过程都在计算机内进行,瞬间即可完成。<sup>[4]</sup>

电子提单不以纸张为载体,电子提单中的收货人又当如何确认?中国立法虽尚未规定电子提单<sup>②</sup>,但已有不少学者就此作出了探讨。有学者认为,电子提单记载的收货人在收到承运人的到货通知电信以后,可以凭借该通知和身份证明,向承运人换取提货单并提取货物;<sup>[5]</sup>也有学者认为,“对于电子提单而言,重要的是某一当事人对其占有和控制是否合法。因而,需要对电子提单的合法持有人或受让人的身份进行确认,让承运人能够在任何时点确定控制电子提单并享有权利的人。”<sup>[6]</sup><sup>68</sup> 综上可知,电子提单收货人首先应确认其身份,其次应证明其控制电子提单的合法性,而控制电子提单的合法性与不同的电子提单流转模式息息相关,需区分不同的流转模式进一步认定不同的合法控制标准。

通过上述分析,可以就收货人提取货物的权利依据归纳如下:若运输单证为纸质提单,收货人凭借合法取得并持有的提单主张提货;若运输单证为海运单,收货人凭借海运单中收货人的记载和身份证明提货;若运输单证为电子提单,收货人凭借其合法控制电子提单的身份主张提货。

## 二、中国司法实践对收货人的识别标准多元化

### (一) 运输单证为海运单时的识别

如前所述,海运单不具有转让性,收货人似乎只要证明其为海运单上记载的收货人即可提货,然而司法实践中却并非如此。

1. 以海运单的记载为主,辅之是否实际行使提货权利加以印证

如最高人民法院审理的欧尼罗曼国际货运代理(上海)有限公司与 A. P. 穆勒-马士基有限公司海上、通海水域货物运输合同纠纷再审案,法院认为“欧尼罗曼国际货运代理(上海)有限公司不仅是海运单记载的收货人,其还积极行使了收货人的权利,以实际行动认可了海运单的记载”,据此认定了欧尼罗曼国际货运代理(上海)有限公司的收货人地位。可见,最高人民法院并非仅以海运单记载为唯一标准,同时还就海运单记载的主体是否实际行使提货权利对该记载是否符合事实进行印证<sup>③</sup>。

2. 通过是否持有海运单、是否同意被记载为海运单收货人进行识别

如上海海事法院审理的 A. P. 穆勒-马士基有限公司诉河南省通许县金澳货源有限公司海上货物运输合同纠纷案,虽然案涉海运单将被告记载为收货人,但法院认为原告(承运人)在与托运人订立海运合同时,未经被告同意即将其记载为收货人,且无证据证明被告收取过运输单证或提货单证,最终认定被告并非案涉海运合同的收货人。该案与前一案件的识别标准有所不同,虽然被告是海运单书面记载的收货人,但最终法院以被告并未同意将自己记载为收货人,也从未持有过海运单为由,认定其并非收货人<sup>④</sup>。该案以被告未同意记载为由否定其收货人身份,体现了法院认为收货人是运输合同第三人,因此合同不应随意为第三人设定义务,除非征得第三人同意之观点。但笔者认为,这一否定性标准系将收货人提取货物视为义务而非权利,违背了收货人定义中“有权提取”的权利定性,存在可商榷之处。

### (二) 运输单证为纸质提单时的识别

1. 运输单证为可转让提单时收货人的识别——指示提单

第一,通过贸易合同识别。如最高人民法院审理的久鸿贸易会社与兴联(香港)海运有限公司海上货物运输合同纠纷再审案,虽然争议焦点并非对收货人的认定,但法院仍对案涉收货人的识别作出了说明,认为“结合香港铁盟和青岛金源出具的《情

<sup>①</sup> 参见浙江省高级人民法院宁波奥燃新能源科技有限公司与以星综合航运有限公司海上货物运输合同纠纷案[(2011)浙海终字第 101 号民事判决书]。

<sup>②</sup> 在北大法宝法律法规数据库以“电子提单”为关键词进行搜索,结果为 0。

<sup>③</sup> 参见(2018)最高法民申 3348 号民事裁定书。

<sup>④</sup> 参见(2013)沪海法商初字第 1747 号民事判决书。



况说明》、涉案提单(提示提单)的记载以及进口货物报关单等其他证据,可以认定香港铁盟与青岛金源之间存在购销合同关系,青岛金源为涉案货物的收货人”,该案中,法院认定收货人的因素包含对贸易合同买方的认定<sup>①</sup>。

第二,结合提单记载、持有的事实及贸易术语进行识别。如北海海事法院在审理潮州市亚太能源有限公司诉华阳国际海运有限公司、中国人民财产保险股份有限公司江苏省分公司、宏州船务有限公司海上货物运输合同纠纷一案中,案涉提单为指示提单,法院认为根据《海商法》第 42 条第(四)项“收货人,是指有权提取货物的人”的规定,原告作为货物买方,以 CFR 贸易术语成交,其既是案涉提单上载明的通知人,也通过完成信用证支付取得了正本提单并据此向承运人提货,故原告是收货人”。可见法院在认定收货人时综合考虑了贸易术语、提单记载及提单持有等事实<sup>②</sup>。

第三,结合提单持有人是否合法持有提单进行识别。浙江高级人民法院审理的宁波奥燃新能源科技有限公司(简称奥燃公司)与以星综合航运有限公司(简称以星公司)海上货物运输合同纠纷案<sup>③</sup>中,奥燃公司虽持有提单,但提单背面无托运人 PROJECT 公司之背书,仅有美洲发展公司的背书,该司是否为涉案提单的合法持有人成为本案的焦点。法院经审理认为:“涉案提单为指示提单,须经背书方可转让,但提单背书显示背书人为美洲发展公司,而缺乏托运人 PROJECT 公司的背书。奥燃公司主张通过银行合法取得提单,并提供了与美洲发展公司的销售合同、发票、装船通知书,证明美洲发展公司作为货物的卖方有权转让提单……由于双方当事人均认可提单记名的托运人 PROJECT 公司为货运代理,而美洲发展公司的名称记载于提单‘备注/出口或其他信息’栏,结合现有证据可以认定美洲发展公司为涉案货物的卖方,故其有权背书转让提单,奥燃公司为合法的提单持有人。”本案中,法院在双方就奥燃公司持有的指示提单在背书不连续的情况下是否可提货有争议的情况下,通过对持有

人如何获得提单以及背书人是否有权转让提单进行了审查,在确认其为合法持有提单后肯定了其有权提货。

## 2. 运输单证为不可转让提单时收货人的识别——记名提单

如中远集装箱运输有限公司与深圳腓尼基国际物流有限公司青岛分公司、深圳腓尼基国际物流有限公司等海上、通海水域货物运输合同纠纷案中,案涉记名提单记载的收货人是腓尼基国际物流有限公司。一审法院青岛海事法院认为:“在中远公司为实际承运人的海上货物运输合同关系中,MTSLOGISTICS 系订舱托运人,埃及 T 公司为交货托运人。提单记载的收货人腓尼基国际物流有限公司未履行公司登记程序,因此该公司不具备法律意义上的主体资格。上海腓尼基英文名称与腓尼基国际物流有限公司的英文名称具有相似性,且该公司明确表示其系 MTSLOGISTICS 在中国的合作伙伴,货物运抵目的港后,上海腓尼基在中远公司出具给 MTSLOGISTICS 的提单副本上签章,并向中远公司换取提货单的行为表明,上海腓尼基系该运输合同项下的收货人。”一审法院通过被告在提单副本签章、向承运人换取提货单等行为,将其识别为收货人。但该案二审法院山东省高级人民法院持相反观点,认为:“上海腓尼基在 3050 号提单副本上加盖公司印章,青岛腓尼基以该加盖印章的提单副本至中远公司处换取提货单,没有法律意义,中远公司将提货单给付青岛腓尼基,并不意味着上海腓尼基、青岛腓尼基对中远公司具有提货义务。上海腓尼基、青岛腓尼基并非我国海商法规定的具有向承运人履行及时提货义务的收货人。”否认了被告签章、换取提货单行为的法律效力,不认为其为收货人<sup>④</sup>。值得注意的是,二审法院在这个案例中将收货人解释为“海商法规定的具有向承运人履行及时提货义务”的人。

## 3. 运输单证为电放提单<sup>⑤</sup>时收货人的识别

审判实践中,罕见关于“电子提单”的相关案例。在中国裁判文书网搜寻的案例中,即便相关证据名称为“电子提单”,实则多为电放提单<sup>⑥</sup>。如山

① 参见(2016)最高法民再 17 号民事判决书。

② 参见(2014)桂民四终字第 44 号民事判决书。

③ 参见(2011)浙海终字第 101 号民事判决书。

④ 参见(2015)鲁民四终字第 152 号民事判决书。

⑤ 电放是海上货物运输中的一种交易习惯,指承运人在不签发正本提单或者收回已经签发的全部正本提单的前提下,以电子邮件、传真或者电报等方式通知其目的港代理将运输的货物交付给托运人指定的收货人。

⑥ 在中国裁判文书网以“电子提单”“收货人”作为关键词搜索,结果有 21 个,除去非海商海事纠纷的案件,相关案件所涉提单均非笔者所讨论的电子提单,而为电放模式签发的提单。

东省高级人民法院审理的优特埃国际物流(中国)有限公司与迪马克轮胎(青岛)有限公司海上货物运输合同纠纷上诉案中,法院认为:“迪马克青岛公司与优特埃公司通过电子邮件的形式发送了提单样本,但未签发正本提单,优特埃公司接收了迪马克青岛公司的货物并完成了运输,双方之间形成海上货物运输合同关系,……结合涉案运输合同的订立过程和履行看,双方采用电放的放货模式,优特埃公司只有接到迪马克青岛公司的指示才能放货。即使电子提单样本上约定了收货人,优特埃公司在未接到迪马克青岛公司的电放指示和放货保函的情况下,也不应放货给收货人,否则无法保证托运人的权利<sup>①</sup>。”可见,在上述涉及电放提单的案件中,法院对收货人的识别并非仅基于提单样本的记载,而是综合考虑了案涉海运合同的订立和履行情况。

上述列举的案例或许只是管中窥豹,但因所涉运输单证各异,也体现了不同审级法院的认定,在一定程度上仍然有助于了解司法实践中收货人的识别标准。概括来说,法院在认定收货人时发展出了以下标准:在运输单证为海运单的情况下,法院一般根据海运单的记载来识别收货人,但记载并非唯一标准,同时需就是否主张提货、是否同意被记载等加以印证;在运输单证为纸质提单的情况下,无论该提单是否可转让,法院一般以是否持有提单作为最重要的判断标准,同时结合贸易合同、提单记载、当事人持有提单是否具有合法依据、当事人行为是否具有提取货物的法律意义等意思表示加以判断;在运输单证为电放提单的情况下,法院并不仅根据收货人的身份予以认定,还需结合运输合同的约定和履行以审查记载的收货人是否有权提取货物。

与《海商法》对收货人的界定相比,司法实践中收货人的识别更加复杂,需综合运输单证的种类和记载,托运人、承运人及收货人<sup>②</sup>的行为、意思表示,运输合同的履行等多种因素综合判断,甚至还需要借助与运输合同相关联的贸易合同加以识别。笔者认为,上述识别标准应有主次之分,应当围绕提货权利依据,首先依据运输合同的约定、运输单证的记载和合法持有等识别收货人,再辅助其他标准加以认定。尤其是通过贸易合同识别时,应持谨慎态度,以

防在运输合同纠纷中审理贸易合同,以货物所有权的识别替代收货人的识别,导致法律关系的混淆。

### 三、完善中国收货人界定的思考

#### (一)在《海商法》中修改收货人定义,明确提取货物的权利依据

##### 1.明确《海商法》中“有权提取货物”的权利依据

在《海商法》中,收货人适用于所有类型的运输单证,包括提单、海运单和电子运输单证。因此,收货人的权利依据应涵盖各种运输单证下提取货物的权利。笔者认为,此部分规定可参照《鹿特丹规则》关于收货人的定义。《鹿特丹规则》第1条将收货人定义为“根据运输合同或者根据运输单证或电子运输记录有提货权的人”<sup>③</sup>,该定义覆盖了上述各种运输单证,可将之借鉴,再结合中国司法实践中的借助单证记载、持有单证的事实及运输合同履行等标准,将《海商法》第42条第(四)项收货人的定义修改为“根据运输合同或根据运输单证或电子运输记录有权提取货物的人”。2018年交通运输部公布的《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》将收货人定义为“根据海上货物运输合同或者运输单证有权提取货物的人”。此处虽无电子运输记录,但因意见稿中对“运输单证”的定义已涵盖“电子运输记录”,实则与上述建议异曲同工。<sup>[7]</sup>

##### 2.在涉及提单法律关系的专门立法中规定提单持有人概念

关于提单持有人的概念,宜借鉴美国做法,在专门规制提单的法律中根据单证的不同类别予以规定。《1916年美国联邦提单法》第122条<sup>④</sup>“定义”中将提单持有人定义为“实际占有提单并享有提单权利的人”。因提单持有人与收货人并非完全一致,在定义时应强调“实际占有”这一事实状态,至于是否可凭借提单提取货物,以及是否为合法持有,则为其与收货人之间的关系,可在具体权利义务规定中体现,不一定必须在定义中予以体现。综上,中国宜将提单持有人定义为“实际占有提单的人”。

##### 3.在《海商法》中明确收货人与提单持有人的关系

如上所述,关于收货人与提单持有人的关系,可

① 参见(2017)鲁民终415号民事判决书。

② 此处指运输单证中记载的收货人。

③ 原文如下:“‘Consignee’ means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.”

④ 《1916年美国联邦提单法》通常又被称为《波默林法》(Pomerene Act),由美国国会在1916年8月29日制定和通过,编纂于《美国法典》第49卷第801章,该第122条在《美国法典》中位于第80101条。

在《海商法》第四章运输单证一节,增加“若提单持有人合法持有提单,电子提单接收人合法控制电子提单,并凭据提单向承运人主张提货时,其可作为收货人,享有提取货物的权利”,以此厘清收货人与提单持有人之间的关系。至于“合法”的识别标准,由法官在审判实践中根据案涉不同运输单证的情况,就持有的来源加以认定。

## (二) 在司法实践中统一收货人识别标准

司法实践中应发挥类案检索的参考作用,努力统一识别收货人的标准,即收货人为依据运输合同、运输单证或电子运输记录而有权提取货物的人,并注意厘清提单持有人与收货人的关系,审慎认定判断提单持有人是否合法持有提单的标准。

### 1. 谨慎依据贸易合同识别收货人

在司法实践中,有些法院结合贸易合同的约定,将合同买方识别为收货人。但此举一方面将在运输合同法律关系中审理买卖合同关系,容易导致两类法律关系混淆;另一方面可能发生识别的偏差。在运输单证为可转让提单情况下,提单持有人具有凭单提货的权利,但并非必为贸易合同的买方。因此,在审理海运合同纠纷时,应谨慎使用贸易合同进行识别,或者将其作为辅助识别标准,在依据上述权利依据仍无法识别时予以考量。

### 2. 注意电子提单下收货人的识别

电子提单具有较多流转模式,如 CMI 模式、Bolero 模式,在审理具体海运合同纠纷时,应根据运输合同双方的具体约定和履行,判断具体的流转机制,从而判定有权提取货物的人。如在 CMI 模式中,密钥持有人的法律地位就如同纸质提单的持有人,在

其主张提货时便可成为收货人<sup>①</sup>;〔6〕<sup>69</sup> 在 Bolero 模式中,应根据核心电讯平台的指示和权利登记处的登记判断电子提单的合法持有人<sup>②</sup>。〔6〕<sup>69</sup>

### 3. 审慎认定提单持有人持有提单是否合法

提单持有人一般可凭单提货,但当海运合同当事人及关系方就持有人提货权提出质疑时,法院应对持有人是否合法获得提单予以审查。值得注意的是,当提单背书不连续、承运人就提单持有人是否可提取货物有异议时,法院不能仅以提单背书不连续就认定持有人为非法持有<sup>③</sup>,而应结合案涉贸易合同履行情况、付款票据、提单记载等就持有人如何获得提单、背书人是否有权转让提单等进行审查,从而认定提单持有人是否合法持有提单,进而认定提单持有人是否可凭单提货。

## 四、结语

《海商法》对收货人的定义过于简单,司法实践中对收货人的识别存在多元标准,导致在认定收货人上存在法律困惑。经过前文分析,可就完善收货人界定得出以下结论:第一,立法上,应在《海商法》中修改收货人定义,明确提取货物的权利依据,在涉及提单法律关系的专门立法中规定提单持有人概念,在《海商法》中厘清收货人与提单持有人的关系;第二,司法实践中,应统一收货人识别标准,谨慎依据贸易合同识别收货人,注意电子提单下收货人的识别,审慎认定提单持有人持有提单是否合法。只有从立法及司法实践两方面完善收货人之界定,方能为厘清收货人与海运合同当事人之间的权利义务奠定基础,促进海上货物运输的有序高效运转。

## 参考文献:

- [1] 司玉琢. 海商法专论[M]. 4版. 北京:中国人民大学出版社,2018:175-176.
- [2] 张丽英. 海商法[M]. 4版. 北京:中国政法大学出版社,2015.
- [3] 李小年.《鹿特丹规则》对不可流通运输单证的法律协调[J]. 中国海商法年刊,2010,21(1):42.
- [4] 马迁. 电子提单面临的法律问题及其立法建议[J]. 理论探索,2007(6):154.
- [5] 傅廷中. 关于电子提单的业务与法律问题[J]. 世界海运,1998(6):51.
- [6] 郭鹏. 电子商务环境下的权利证券化——以电子提单为视角[J]. 武汉大学学报(哲学社会科学版),2013(4).
- [7] 交通运输部关于《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》公开征求意见的通知[EB/OL]. (2018-11-05)[2020-01-04]. [http://www.mot.gov.cn/yijianzhengji/lishizhengji/201811/t20181105\\_3109902.html](http://www.mot.gov.cn/yijianzhengji/lishizhengji/201811/t20181105_3109902.html).

① 国际海事委员会(CMI)于1990年制定《CMI电子提单规则》。该规则是以密钥为中心进行操作的,持有密钥的人享有一系列权利,包括收取货物、指定收货人、替换收货人,就与货物有关的问题指示承运人以及将其对货物的控制权或所有权转让给他人。

② Bolero即“提单电子登记组织”(Bill of Lading Electronic Registry Organization),其法律地位是承运人的代理人。Bolero主要通过一个核心电讯平台和一个权利登记处工作,核心电讯平台是各当事人相互间电子信息交流的平台,权利登记处则储存电子提单持有人的登记记录,管理各当事人间与电子提单有关的权利义务关系。

③ 上海市高级人民法院审理的先锋出口公司等诉奥迪塞斯航运贸易公司等公司海上货物运输合同纠纷案中,法院认定“先锋公司持有的提单为伪造提单;美匡公司持有的提单未经有效连续背书,故其无权取得提单记载的货物权利”,即直接以背书不连续认定美匡公司无权提货。该案因基本事实不清、法律适用有误,已被最高人民法院提审〔(2018)最高法民申571号民事裁定书〕,但目前尚未查询到结案文书。