

# 水路货物运输纠纷案件合同相对人认定的研究

申晗 石望韬<sup>1</sup>

**摘要：**我国海事法院每年受理了大量涉及水路货物运输纠纷的案件。对于在我国境内水上货物运输的船舶存在大量挂靠经营的方式，由于存在船舶所有人、船舶经营人、船舶实际所有人这些概念和主体，导致法院在审理该类案件时，对如何准确认定水路货物运输合同主体有着不同认识，因而产生了同类案件不同对待、不同案件相同对待的困境。虽然最高人民法院于2012年出台了《关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》（以下简称《指导意见》），意图为相关案件审理的争议画上句号。但该指导意见对于合同主体的认定仅有3个条文，面对纷繁复杂的案件事实，如何有的放矢、精准适用考验着法官的智慧。本文不探讨船舶挂靠的性质、形成的利弊等，仅就船舶挂靠这一客观现象去阐述如何解决相关纠纷中合同主体认定的问题。通过分析挂靠运输现状、合同签订过程，结合法理学说以及《指导意见》，尝试梳理归纳该类纠纷合同主体的认定规则，并提供相关法律法规的修改建议。

**关键词：**水路货物运输合同；船舶挂靠；合同相对人。

## 一、水路运输挂靠经营形式

船舶挂靠经营为我国水路运输所特有的，也是普遍存在的一种现象，通常表现为船舶所有人将船舶挂靠于某一运输企业或管理公司，

---

<sup>1</sup> 申晗，广州海事法院海事行政庭审判员；石望韬，广州海事法院海事行政庭书记员。

以被挂靠人的名义经营或管理船舶，并向被挂靠人支付一定数额的管理费作为酬劳<sup>2</sup>。之所以会产生这类现象，是因依照《国内水路运输管理规定》规定，经营沿海运输以及自有运力超过 600 总吨以上的内河普通货船运输应当取得企业法人营业资格，且该企业法人自有并经营适航船舶。同时法律规定，自有船舶是指水路运输经营者将船舶所有权登记为该经营者且归属该经营者的所有权份额不低于 51% 的船舶<sup>3</sup>。因此航运实践中也存在不少挂靠人与被挂靠企业登记为共同所有船舶的情形。加之我国物权法对船舶物权采用的是“登记对抗主义”原则，登记不是船舶物权取得的依据，在通过建造、买卖等方式能够知晓船舶所有权情况下，登记所有权人并不当然享有该所有权。无论船舶是仅登记在被挂靠企业名下还是共同登记所有，该船舶实际为个人所有。水路运输经营主要区分为自有船舶运力 600 总吨以下的内河运输、沿海运输及自有船舶运力 600 总吨以上内河运输两种。根据法律规定，个人可以办理自有船舶运力 600 总吨以下的内河运输的经营权，但是必须是经工商行政管理部门登记的个体工商户<sup>4</sup>。虽然在自有运力 600 总吨以下的内河运输中，个人可以完整享有对船舶所有权的登记，也有不少船舶通常是经营权登记在公司，所有权登记在个人或者公司。因此我国水路运输经营的挂靠模式可以分为：

### 自有运力 600 总吨以下的内河运输

---

2 贾云新：《船舶“挂靠”行为的成因、危害及对策》，载《世界海运》2006 年第 29 期，第 28 页。

3 《国内水路运输管理规定》第五十二条：“本规定下列用语的定义：（一）自有船舶，是指水路运输经营者将船舶所有权登记为该经营者且归属该经营者的所有权份额不低于 51% 的船舶。（二）班轮运输，是指在固定港口之间按照预定的船期向公众提供旅客、货物运输服务的经营活动。”

4 《国内水路运输管理规定》第六条：“个人只能申请经营内河普通货物运输业务，并应当符合下列条件：（一）经工商行政管理部门登记的个体工商户；（二）有符合本规定要求的船舶，且自有船舶运力不超过 600 总吨；（三）有安全管理责任制度、安全监督检查制度、事故应急处置制度、岗位安全操作规程等安全管理制度。”

	所有权登记在公司	所有权登记在个人	所有权登记为公司与个人
经营权登记在公司	1	2	3
经营权登记在个人	×	×	×

### 沿海运输及自有运力 600 总吨以上内河运输

	所有权登记在公司	所有权登记在个人	所有权登记为公司与个人
经营权登记在公司	4	×	5
经营权登记在个人	×	×	×

以上均是应然分析船舶挂靠可能存在的所有权与经营权相分离的客观情况。但是从实际看，虽然在自有运力 600 总吨以下的内河运输中，个人可以完整享有对船舶所有权的登记。也有不少船舶是共同登记在公司与个人名下。沿海运输及自有运力 600 总吨以上内河运输的船舶中，所有权仅登记在公司以及所有权登记为公司与个人的情况都比较常见。

## 二、司法实务中对水路货物运输合同相对人认定的面面观

通过裁判文书网，随机查询了各家海事法院作出的共 20 个相关案件的判决书，以找出该类案件中合同相对人认定是否具有一般规律，在此问题上存在一定程度上的“立法”与“司法”的偏离，理论与实践的脱钩。水路货物运输合同纠纷案件需严格依据合同关系相对性认定责任方。合同关系相对性，是指合同关系只能发生在特定的合同当事人之间，合同效力仅及于合同当事人之间，即合同债权人、合同债务人，主要包括合同主体、内容和责任的相对性<sup>5</sup>。准确认定合同主

<sup>5</sup> 马俊驹、余延满：《民法原论（第 4 版）》，法律出版社 2016 年版，第 512 页。

体，是确定合同内容和责任的首要前提。因此，在该类案件中认定合同主体具有十分重要的意义。从查询的判决书看，共有 14 个认定实际所有人为合同主体，3 个认定被挂靠企业与实际所有人为合同主体或者承担连带责任，3 个认定被挂靠企业为合同主体。

### （一）认定挂靠人为合同主体一方的情形

挂靠人作为船舶实际所有人，根据《指导意见》第 9 条的规定，以自己的名义签订运输合同，应当被认定运输合同的承运人。实践中，如没有签订书面合同，能够查明挂靠人以自己名义加盖船章或签字，应当被认定为运输合同承运人。此种情形主要表现为，合同另一方或原告直接与挂靠人进行联系<sup>6</sup>，挂靠人表明了身份或原告亦确认挂靠人在运单上承运人出盖章确认<sup>7</sup>。但是对于无直接联系仅有运单作为证据，中间还存在多次转委托运输情况下，如何认定合同主体则存在较大分歧。一种情况如果运单上仅有挂靠人签名，则认为挂靠人为合同主体<sup>8</sup>；另一种如果运单上加盖有能够表明登记所有人的，则有认定为挂靠人为合同主体<sup>9</sup>，或者被挂靠企业为合同主体<sup>10</sup>。

### （二）认定被挂靠企业为合同主体一方的情形

三宗认定被挂靠企业为合同一方的案件共同之处就是原告仅起诉了被挂靠企业，无事实表明挂靠人有签订过运输合同。其中一宗理由认为，被挂靠企业没有证据证明挂靠人与原告之间签订有运输合同，运单上加盖有被挂靠企业所属的船章应认定该企业与原告之间成立

6 广州海事法院民事判决书：（2016）粤 72 民初 171 号。

7 广州海事法院民事判决书：（2017）粤 72 民初 452 号。

8 武汉海事法院民事判决书：（2014）武海法商字第 01505 号。

9 广州海事法院民事判决书：（2017）粤 72 民初 1085 号。

10 广州海事法院民事判决书：（2016）粤 72 民初 721 号。

运输合同<sup>11</sup>。另外两宗案件认为，挂靠人没有将挂靠协议披露给第三人，对外不具有效力，被挂靠企业作为船舶登记所有人，应承担承运人责任<sup>12</sup>。根据《指导意见》的规定，被挂靠企业承担合同责任有两种情况：一是以被挂靠企业名义对外签订运输合同，且有签章确认。二是依照运单的记载确认承运人。在运单上仅仅加盖了承运船舶的船名章，登记所有人承担合同责任。因此，在运单的记载指向了被挂靠企业，且挂靠人是否以自己名义订运输合同无法查清时，直接认定被挂靠企业为合同主体并无不妥。如果运单上无表明被挂靠企业，只能根据船舶登记信息确认合同主体。

### （三）认定挂靠人与被挂靠企业共同为合同主体一方

既然是船舶挂靠经营，参与到水路运输环节的多数情况仅是其中一方，要么是挂靠人自身进行经营，要么是被挂靠企业以自己名义对外签订合同。实践中由两方共同作为合同一方并不多见。实践中认为，挂靠人与被挂靠企业共同认可接受委托进行运输，从而认定共同承担运输合同责任<sup>13</sup>。或者，被挂靠企业同意挂靠人所属的船舶进行挂靠经营，依法应与挂靠人就运输事宜承担连带责任<sup>14</sup>。

## 三、对合同相对人认定的规范性分析

### （一）适格的缔约主体

严格从行政法规和行政管理的角度，经营船舶 600 总吨以上内河及沿海运输的只能是企业，没有给予个人在该领域准入的门槛。而船

---

11 广州海事法院民事判决书：（2017）粤 72 民初 129 号。

12 广州海事法院民事判决书：（2016）粤 72 民初 721 号。

13 广州海事法院民事判决书：（2015）广海法初字第 354 号。

14 宁波海事法院民事判决书：（2017）浙 72 民初 1046 号。

船舶挂靠实质是个人规避法律而采取的一种变通行为。事实上谁享有水路运输的经营权，谁就能进行民事法律行为对外签订合同，这是赋予船舶经营权的应有之意，也是国家规范管理水上运输的目的。未来基于所有商事主体平等进入市场、平等适用规则、平等适应市场经济的优胜劣汰规律的要求，应该会放开限制，确保自然人、法人和其他组织的平等权利。一方面，从《指导意见》以及海事法院审理案件情况看，实际上是承认了自然人以挂靠形式经营水路运输，有责任必然有行为，既然个人船东能够独立负担承运人责任，也就认可了个人船东的水路运输经营行为。另一方面。虽然行政法规赋予经营水路运输资质主要为公司法人，但是以个人名义对外签订水路货物运输合同，在没有明确规定该行为违反了法律、行政法规强制性规定情况下，亦应被认为有效，个人应承担相应的合同责任。所以，运输合同的适格主体为享有民事权利能力和行为能力的个人、法人或者其他组织。

## （二）不同情况下合同相对人的认定

运输合同的形式主要包括三种，即书面、口头、和其他形式，其中其他形式还可以被进一步细分为推定形式和混合形式。在不同的运输合同订立形式下，依照相关法律规定认定合同当事人的方式存在一定的差异。

### 1、订立书面合同的情形

挂靠人可以自己或者以被挂靠企业名义对外签订书面运输合同，此种情况又可以通过加盖有被挂靠企业名称或者仅自己签字的形式进行履行。具体情况可见下表：

挂靠人进行合同的磋商	仅自己签字	加盖有被挂靠企业名称印章
以自己名义签订	1	3
以被挂靠企业名义签订	2	4

在签订书面合同情况下，依据合同落款所记载的承运人信息确定合同相对方应无异议，即上表中情形 1 和 2 皆应以挂靠人作为合同方。

《指导意见》第 9 条也直接对情形 1 作出了规定。在情形 2 中虽然挂靠人以被挂靠企业名义与托运人签订合同，但未经被挂靠企业确认，仅能认定挂靠人为其合同相对人。托运人有义务审核审核挂靠人是否有权代替被挂靠企业签订合同。如果托运人因自身缔约过失遭受的损失不能向被挂靠企业追偿。但在情形 2 中也存在以被挂靠企业为合同方的情况：如果合同相对人有理由相信挂靠人有代理被挂靠企业的权限，例如存在挂靠人持被挂靠企业的业务介绍信、使用被挂靠企业的账户等情形，而与挂靠人签订合同的，构成表见代理，应以被挂靠人为合同方，承担相应的责任。在情形 3 中，挂靠人以被挂靠企业名义对外签订合同，同时加盖有指向被挂靠企业名称的印章时，应认定被挂靠企业作为合同方。《指导意见》第 10 条对此情形做出了相应的规定。情形 4 下由被挂靠企业承担相应的合同责任应争议不大。

但是《指导意见》第 10 条条文表述上略显严谨、周全不足，其中有“被挂靠企业签章予以确认”这样的表述。此处的“签章”是仅限公章，还是说包括船章等只要能够指向被挂靠企业的印章均可，存在疑问。船章是交通主管部门为了方便对船舶的管理而设置的一种代表公司的印章，尤其是在安全经营、进出港口、船员管理方面，避免

每次都要经过公司加盖公章的麻烦，需要船长加盖船章予以协助。关于船章的效力问题，涉及司法政策的导向。以船章对外签订合同原则上对船舶所有人和船舶经营人不产生表见代理的效果，除非相对人有合理理由相信船长有权代船舶所有人或船舶经营人以船章签订合同，如船长依法定职权签订海难救助合同、船长为船舶航行添加燃油和供应品、紧急情况下的临时性修理等<sup>15</sup>。挂靠人通过加盖船章的形式对外订立运输合同，存在两种不同观点。第一，船章对外不具有代表被挂靠企业的效力，即使挂靠人使用船章签订运输合同，亦只能约束挂靠人；第二，船章明确指向被挂靠企业的，被挂靠企业理应作为运输合同主体。笔者更倾向第二种观点。因为现实中由被挂靠企业加盖公章对外签订合同的情形少之又少，若否定船章在签订运输合同过程中能够代表被挂靠企业，实质上是根本消除了被挂靠企业可能承担的运输责任。消除被挂靠企业可能承担的运输责任会带来诸多不利的后果，一方面会直接损害水上货物运输相关主体的合法利益；另一方面使得挂靠双方将既从挂靠经营中获得低成本竞争、规避行政监管等不法之利，又获得可能侥幸逃废债务的恶意期待，在趋利避害心理的驱使下，此类海事纠纷不但不会减少，反而会被催生更多。<sup>16</sup>在实务中，也存在不少认为船章能够代表被挂靠企业的案例，前文已经有列举，在此笔者不做赘述。

加盖船章能够认定被挂靠企业为合同主体，其理论依据需要进一步明确。运输合同上船章并非被挂靠企业加盖，不符合一般意义上承

---

15 王淑梅：《在全国海事审判实务座谈会上的总结讲话》，2016年6月16日。

16 李涛、曾大津：《船舶挂靠经营的债务承担主体》，载《人民司法》2016年第10期。

诺人以明示的意思表示向要约人作出承诺。对此，一种观点认为可以引入德国法学理论上的事实合同关系，即在若干情形下，合同关系可根据事实过程而成立，而当事人得意思如何，可不过问<sup>17</sup>。因此，依据加盖船章这一事实可推定出被挂靠企业作为合同主体。另外一种则可以通过印章的效力去加以阐述。船章本身并不是签订水路运输合同的必要条件，挂靠人个人对外签订运输合同完全具备法律效力。如挂靠人加盖船章对外签订运输合同，实质上产生了一种表见代理的法律效果，特别是在船舶挂靠协议中明确被挂靠企业承担承运人责任。在合同上加盖船章实质为对合同内容的承诺，即对合同作出同意的意思表示，该意思表示虽然未经被挂靠企业直接作出，但符合表见代理的形式，合同效力直接归属于被挂靠企业。

笔者认为，《指导意见》第 10 条规定的内涵可以被归纳为挂靠人在签订运输合同时披露了挂靠关系以及被挂靠企业信息，而被挂靠企业也通过一定的形式主动确认该运输合同，则可认定被挂靠企业为合同的相对人，承担合同的责任。亦即可以通过该条规定推定出，挂靠人以被挂靠企业名义签订运输合同时，认定被挂靠企业为合同相对人，不限于被挂靠企业签章予以确认，只要被挂靠企业主动做出与在运输合同上签章确认等价的行为确认该合同即可。

总而言之，在订立书面合同的情形下相对人认定应依照以下规则：在明确船舶挂靠情形下，挂靠人与被挂靠企业均有资格对外签订运输合同，在能够通过合同成立方式查明确认是挂靠人作为合同主体的，

---

<sup>17</sup> 韩世远：《合同法总论》，法律出版社，2018 年版，第 8 页。

优先认定挂靠人承担合同下的承运人责任。仅有当被挂靠企业主动表示确认，又或者挂靠人签订合同符合表见代理情形的情况下，才考虑将被挂靠企业列为合同主体。

## 2、以其他书面形式订立合同的情形

书面合同是合同的重要表现形式，书面合同为书面形式合同的一种，书面形式合同还包括信件、数据电文等可以有效表现所载内容的其他形式<sup>18</sup>。实践中合同双方当事人不订立书面合同，而是采用运单、货票以及能够证明承运人已经装货并以此作为未来交货凭证的各种单据，也是大量存在的。对于此类单据的性质，已经废止的《国内水路货物运输规则》第五十八条规定运单是运输合同的证明，是承运人已经接收货物的收据。司法实践中，一般亦认为该类单据能够证明合同已经成立。从此类单据的内容看，具备了当事人、标的、数量、价格等合同成立的必备要素<sup>19</sup>，完全具备了一份合同所应载明的内容，所以说此类单据也属于书面形式的合同。既然这类单据能够被认定为书面形式的合同，单据上所载明的当事人信息当然为直接的证据，在认定合同相对人的问题上是与书面合同的认定规则一致。

## 3. 以书面形式以外形式订立合同的情形

当事人订立合同的形式除了书面形式外，还有口头形式和其他形式。其他形式可以进一步被细分为推定形式和混合形式。《指导意见》第9、10条里都有“签订运输合同”这样的表述，除签订书面运输合同外，双方当事人以口头方式或者其他方式订立运输合同是否被包含

---

18 李涛、曾大津：《船舶挂靠经营的债务承担主体》，载《人民司法》2016年第10期。

19 韩世远：《合同法总论》，法律出版社，2018年版，第110页。

在内仍存疑。笔者认为对以口头形式和其他形式签订的水上运输合同的情况，也应该根据《指导意见》的第9、10条对其合同相对人进行认定。首先，运输合同为我国合同法规定的有名合同的一种，其成立应当符合合同法总则部分关于合同成立的一般规定。合同法第十条第一款规定的订立合同形式中，既包含书面形式，也包含口头形式和其他形式。易言之，书面形式、口头形式、其他形式订立的运输合同都符合相关法律规定。其次，在《指导意见》中也没有对适用相关条款的合同形式具体限定为书面合同形式。再次，依据《指导意见》的第9、10条，来认定口头形式、书面形式订立的水上运输合同的当事人，在规则的适用方面不存在障碍。最后，鉴于在现实中存在不少以书面形式以外订立水上运输合同的情形，将它们排除在《指导意见》的合同相对人认定规则适用范围外，不利于保护托运人的合法权益，维护航运业的正常运转秩序。综上，双方当事人以口头形式或者其他形式订立合同的，也应参照书面合同的认定规则对合同的相对人进行认定。

#### **4. 合同签订人不明的情形**

前文主要是对存在合同，且合同签订各方明确的情况下水上运输合同相对人的认定规则进行讨论。但是，在实务中存在由于部分当事人在订立水上运输合同不规范，又或者能够证明签订合同内容的关键凭证灭失，导致案涉水上运输合同具体签订人为挂靠人还是被挂靠企业不明的情形。在《指导意见》及其它法律法规中对于该种情况似乎也没有直接规定。笔者认为在根据证据难以确认具体的合同签订人的时候，基于以下几个方面的考虑，应以被挂靠人作为合同相对人承担

相应的责任。第一，挂靠人的船舶的经营权登记在被挂靠企业的名下，根据公开的登记信息该船舶是由被挂靠企业进行运营。第二，被挂靠企业通过出借其水路运输营运资质获利，使得挂靠人可借用其水路运输经营资质及其名义对外经营。无论托运人是与挂靠人还是被挂靠企业订立运输合同，都是基于对被挂靠企业的水路运输营运资质的信任。第三，被挂靠企业在相关部门有正式地登记注册，有确定的营业场所及负责人，公司的资产状况也较为容易查询。在合同签订人不明的情况下，这些方面都使得将其认定为合同相对人更有利于实现托运人因合同纠纷产生的债权，维护其合法权益。第四，被挂靠企业在承担相应的责任后也可以依法或者依据挂靠合同向挂靠人进行索赔，保障被挂靠企业的合法利益。另外，在该种情况下能否认定挂靠人及被挂靠企业皆为合同相对人，共同承担连带责任？笔者认为虽然无论在实践中还是在理论上，挂靠双方共同作为签订合同的相对人承担连带责任均可以得到支持，但是《中华人民共和国民法总则》第一百七十八条第三款规定：“连带责任，有法律规定或者当事人约定”。在合同签订人不明的情况下认定挂靠人及被挂靠企业共同作为合同的相对人，承担连带责任有一定的合理性，也便于实际解决纠纷，但有违反法律强制性规定的嫌疑，不宜采用该方式进行认定。

#### 四、现行法律法规的不足与改进

##### （一）现行相关法律法规的缺陷

##### 1. 内容方面的不足

现我国现行法律法规中，对于认定水路货物运输合同相对人规则

主要集中在最高人民法院于 2012 年出台的《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》中。具体而言，《指导意见》的第 8 条对认定水路货物运输合同相对人做了概括性的规定，第 9 条和第 10 条则分别对 2 种挂靠人以不同的名义签订合同的情况进行了规定。但是经前文讨论可知，挂靠人签订合同的情况较为复杂，简单地对其中两种情形作出具体规定的做法过于粗略，并不能满足实务中的需求。与此同时，其中的部分内容却规定得过于详细，例如在第 10 条中只规定了被挂靠企业签章，忽略了其他等价甚至是效力更强的方式手段。简而言之，《指导意见》规定的相关内容上详略不得当。另外，相关法规的内容也出现前后不协调、上下文矛盾的情形。在同一法规内前后文对于同一内容规定不一致，又或者不同法规对于同一内容的规定存在矛盾。例如，《指导意见》中的第 3 条的内容与第 9、第 10 条的规定出现了一定的冲突，并在引来了就如何理解与适用上弥合它们之间冲突的热烈地讨论。正是因为以上的原因，一方面导致立法不能司法满足现实需求，出现司法偏离立法，理论与实践脱钩的情况；另一方面导致人民法院在审理水路货物运输合同案件的时候对认定合同相对人有不同的认识，并由此造成裁判标准不统一、类案不类判。这些情形既影响了司法的权威，同时也有违《指导意见》出台的初衷。总而言之，现行的相关法律法规在内容方面有较大的改进空间。

## 2. 形式方面的问题

《最高人民法院关于司法解释工作的规定》第六条第一款规定：

“司法解释的形式分为‘解释’、‘规定’、‘批复’和‘决定’四种。”而针对水路货物运输合同相对人认定问题作出规定的主要是一份“指导意见”。所谓“指导意见”并不属于司法解释的形式，法律效力较低，人民法院在审理相关案件的时候，并非应予适用该《指导意见》。再加上《指导意见》规定的内容不够精细，未能很好地为解决司法实务中遇到的各种复杂情况提供指导意见，使得现有关于水路货物运输合同相对人认定规则的争议和讨论未能停歇。

## （二）现行相关法律法规的修改建议

基于以上两方面的不足笔者提出以下法律法规修改意见。

首先，重新修订关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的规范性文件，将其通过法定的四种司法解释的形式之一确立下来，提高相关规定的法律位阶。使得人民法院在审理相关案件的时候皆统一适用该规定，统一全国法院对于水路货物运输合同相对人认定的标准。

其次，在内容上做到协调一致。修改之前法律法规表述上存在较大歧义的地方，解决同一法律法规内前后文对同一内容、不同法律法规对同一内容规定冲突问题，使之在内容逻辑上能自洽。

再次，提高相关法规的精细化程度。除了对于认定国内水路货物运输合同相对人的问题作概括性规定外，应通过归纳总结实务中在认定合同相对人面对的各种典型情形，针对主要的情形提出相应的处理办法。例如补充关于合同签订人具体为挂靠人或者被挂靠企业不明情形的规定。当然，司法解释中无法针对所有的情形作具体规定，对于部分极少数的特殊情形下合同相对人的认定，可以通过概括性规定作

为兜底条款，又或者在之后通过发布指导性案例等方式作为补充。

最后，在内容上做到“当简则简、当繁则繁、详略得当、相得益彰”。法律规定得过于抽象则会使得适用困难，法律规定得过于详细则会压缩了法律被解释的空间，使用的时候会过于僵化、缺乏灵活性。总之过于内容抽象和过于详细皆不妥当。应在保证法律法规有操作性的同时，保留进一步解释适用的空间。例如，可以将《指导意见》第10条的内容改为：“挂靠船舶的实际所有人以被挂靠企业的名义签订运输合同，被挂靠企业亦主动向托运人表示确认该合同，应当认定被挂靠企业为运输合同承运人，承担相应的合同责任。”将被挂靠企业签章予以确认抽象为被挂靠企业通过一定形式表示确认该合同，不拘泥于被挂靠企业确认该运输合同的形式，可以使得该条款适用范围更广，使用起来也更加灵活。

## 结语

在船舶挂靠经营普遍存在的今天，现行的法律法规已不能满足日益复杂的现实，无法在人民法院审理相关案件、认定水路货物运输合同相对人方面给予充分的指导，并由此带来了司法实践偏离立法、裁判尺度不统一的问题。面对这种情况，应从现实需求出发，梳理现有法律法规，确立统一的水路货物运输合同相对人的认定规则，为航运市场的健康发展提供司法保障。