

学校编码: 10384

分类号 _____ 密级

学 号: 200408186

UDC _____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

目的港无人提货若干法律规定之缺陷及修
改建议

**On Statutory Defects of and Advice for the Legislation
Related to the No Claim for the Goods at the Port of
Destination**

陈 霞

指导教师姓名: 何丽新 副教授

专 业 名 称: 法律硕士

论文提交日期: 2007 年 4 月

论文答辩时间: 2007 年 月

学位授予日期: 2007 年 月

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2007 年 4 月

厦门大学学位论文原创性声明

兹提交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文产生的权利和责任。

声明人（签名）：

年 月 日

内容摘要

在海事审判实践中，因目的港无人提货而引发的纠纷，是当前不断增长的海上货物运输合同案件的一类。而我国解决此类纠纷的法律依据不够充分，有限的法律法规条文不够严谨，既互有矛盾冲突，又与实践操作的可行性脱节。为了更好地维护目的港无人提货的最大受害者承运人的合法权益，本文从承运人寻求法律救济时陷入的困境入手，结合我国《海商法》、《合同法》的相关规定以及有关国际公约、英美国内法，探讨了目的港无人提货的几个主要问题，提出笔者的一些浅薄观点。

全文共分四章。第一章概述了目的港无人提货的原因，并通过比较《海商法》和《合同法》的规定，明确了目的港无人提货的两大表现形式：收货人不明、收货人无正当理由拒绝提货；第二章指出目前我国相关法律对目的港无人提货问题规定的四大缺陷，并以实际案例予以举例说明承运人在海运实践中遭遇此问题时面临的困境；第三章逐一讨论了目前法律存在的问题，阐释了目的港无人提货的构成要件，确定了目的港无人提货纠纷的权利主体和责任主体。最后一章针对《海商法》和《合同法》赋予承运人、实际承运人的提存权、留置权的可行性之缺乏，建议《海商法》对相应立法加以补充和完善，以公正地维护承运人的利益，减少不必要的损失。

关键词：实际承运人；留置；提存

ABSTRACT

In the admiralty judicial practice in China, disputes arising from the fact that no person takes delivery of the goods at the port of destination have been increasing in the recent years. On the contrary, the statutory to solve such kind of disputes of our country is far from enough and the limited statutory rules in this respect are often conflicting and infeasible. In order to protect the carrier's legal interest who suffers worst when the disputes happen, this paper, in consideration of the frustration when the carrier seeks legal relief and based on the related rules of CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (hereinafter called CONTRACT LAW), MARITIME LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (hereinafter called MARITIME LAW), the relevant international convention and the domestic law in the UK. and the U.S., discusses some main problems of no claim for the goods and puts forward some superficial advice.

This paper is composed of four chapters. Chapter One is about the reason the fact no person takes delivery at the port of destination happens and clarifies the two representations of the fact by comparing the related regulations of CONTRACT LAW and MARITIME LAW, i.e., uncertainty of the consignee and refusal of the goods by the consignee without any justified reason. Chapter Two figures the four principal defects of the present statutory of our country in relation to the no claim for the goods. In this chapter, the author gives two actual cases to present the difficulties confronted to the carrier who seeks legal protections in the case thereof. Chapter Three analyzes the component conditions of the no claim for the goods at the port of destination and confirms the subjects of the right and obligation. Chapter Four, aiming at providing better support to the innocent carrier and saving the unnecessary lost, puts forward some advice to improve the related legislation of MARITIME LAW in respect of the non-applicability of the awarded rights of lien and deposit.

Key Words: Actual Carrier; Lien; Deposit.

厦门大学博硕士学位论文摘要库

目 录	
引 言	1
第一章 目的港无人提货之概述	2
第一节 目的港无人提货之原因	2
一、贸易合同纠纷导致目的港无人提货.....	2
二、运输合同纠纷导致收货人拒绝提领.....	2
三、政策因素的限制.....	3
第二节 目的港无人提货之界定	3
一、相关法律之界定.....	3
二、目的港无人提货之表现形态.....	5
第二章 目的港无人提货的立法缺陷及实践中之困境	7
第一节 相关立法的缺陷	7
一、缺乏严格的定义.....	7
二、权利主体不明.....	8
三、责任主体不明.....	8
四、权利缺乏行使条件.....	8
第二节 司法实践中存在的问题	9
一、责任主体认定无法可依.....	10
二、货物无法卸港.....	11
第三章 目的港无人提货之构成、权利主体、责任主体	13
第一节 目的港无人提货之构成	13
一、收货人负有及时提取货物之义务.....	13
二、承运人已经为一定形式表示其履行交付义务，使收货人处于适宜 受领状态.....	14
三、承运人交付义务已达履行期.....	15
四、无人要求承运人履行交付义务.....	15
第二节 权利主体	15

一、承运人.....	15
二、实际承运人.....	16
第三节 责任主体.....	18
一、收货人不明时的责任主体.....	18
二、收货人无正当理由拒绝提货时的责任主体.....	19
第四章 目的港无人提货时承运人权利救济之完善.....	22
第一节 法律上予以确权.....	22
一、明确权利.....	22
二、明确主体.....	22
第二节 弥补权利行使条件之缺失——海事强制令的适用.....	23
一、海事强制令的主体.....	23
二、海事强制令的内容.....	24
第三节 留置权之完善.....	24
一、留置权之构成要件.....	24
二、留置权实现程序之缺陷.....	26
三、修改建议.....	26
第四节 提存权之完善.....	27
一、提存权之界定.....	27
二、提存制度之缺陷.....	27
三、解决途径.....	28
结 论.....	30
参考文献.....	31

CONTENTS

Preface	1
Chapter 1 Summary of No Claim for the Goods at the Port of Destination	2
Subchapter 1 The Reason of the No Claim for the Goods at the Port of Destination	2
Section 1 The Reason of Contract for International Trade	2
Section 2 The Reason of Contract of Carriage of Goods by Sea	2
Section 3 The Reason of Limitation of the Policy	3
Subchapter 2 Prescription of No Claim for the Goods at the Port of Destination..	3
Section 1 Forms Stipulated by the Relevant Law	3
Section 2 Elementary Form of No Claim for the Goods at the Port of Destination	5
Chapter 2 Legislative Defects and Practical Frustration of No Claim for the Goods at the port of Destination	7
Subchapter 1 Related Legislative Defects.....	7
Section 1 Lack of Strict Definition	7
Section 2 Uncertainty of the Subject of Right	8
Section 3 Uncertainty of the Subject of Liability	8
Section 4 Lack of Condition to Exercise Right	8
Subchapter 2 The Problems Existing in the Judicial Practice.....	9
Section 1 Inability to distinguish the subject of Liability.....	10
Section 2 Inability to Discharge the Goods	11
Chapter 3 The Elementary Conditions, the Subjects of Right and Liability of No Claim for the Goods at the Port of Destination	13
Subchapter1 The Elementary Conditions.....	13
Section 1 The Consignee Bears the Liability to claim the Goods in Time.....	13
Section 2 The Carrier has Expressed the Idea to Perform the Delivery Duty and Made the Goods suitable to be delivered.....	14
Section 3 The Period of Delivery Duty has been expired	15

Section 4 No Person Requires the Carrier to Perform the Delivery Duty	15
Subchapter 2 The Subject of Right	15
Section 1 The Carrier	15
Section 2 The Actual Carrier	16
Subchapter 3 The Subject of Liability	18
Section 1 The Subject of Liability in the Case of Uncertainty of the Consignee ...	18
Section 2 The Subject of Liability in the Case of Refusal to the Goods by the Consignee without Any Justified Reasons	19
Chapter 4 The Improvement of the Legal Rights to the Carrier Awarded by Law	22
Subchapter 1 Legislative Clarity	22
Section 1 Clarity of Rights	22
Section 2 Clarity of the Subjects	22
Subchapter 2 The Application of the Naval Mandatory Order As a Way-out for the Execution of the Right	23
Section 1 The Subject of the Naval Mandatory Order	23
Section 2 The Contents of the Naval Mandatory Order	24
Subchapter 3 The Improvement of the Lien	24
Section 1 The Elementary Conditions of the Lien	24
Section 2 The Procedure Defects of the Lien	26
Section 3 Advice for the Improvement of the Lien	26
Subchapter 4 The Improvement of the Deposit	27
Section 1 The Definition of the Deposit	27
Section 2 The Defects of the Deposit	27
Section 3 The Resolution	28
CONCLUSION	30
BIBLIOGRAPHY	31

引 言

货到目的港会被及时提取，本是承运人合理期待之事，然而在海运实践中，承运人的这一期待却常常落空。承运人在目的港遭遇无人提货时，受到的损失不仅仅是运费收取无望，处置货物也面临种种障碍，垫付的堆存费、洗箱费等甚至超过运费。在承运人痛定思痛决定拿起法律武器维护自己的权益时，却发现法律之规定极其有限，既不严谨，又有矛盾，与实践操作的可行性相脱节。承运人很难通过法律途径，使纠纷得以顺利解决。国际海上货物运输合同引发的纠纷多种多样，其中货物损坏、灭失、迟延交付、无单放货等问题的研究已经收到足够的关注，且已经形成基本的共识。但是，围绕目的港无人提货而产生的法律问题却研究不多。近年来，目的港无人提货案件数量有所上升，一旦发生对承运人来讲很难妥善处理，有必要通过立法的完善，以便公正地维护各方利益。本文以承运人遭遇目的港无人提货时权利行使之困境为切入点，针对承运人面临的主要盲区（目的港无人提货如何界定；实际承运人是否当然地享有法律赋予承运人的权利；承运人、实际承运人权利行使对象之为何；留置权、提存权可操作性何在），指出我国对目的港无人提货问题规定之不足。结合国内外相关立法，笔者对我国法律不足之处逐一进行分析，并对承运人留置权、提存权的制度设计提出粗浅建议，以期对完善相关法律规定有所裨益。

第一章 目的港无人提货之概述

第一节 目的港无人提货之原因

顾名思义，目的港无人提货是指承运人根据提单或者有关提单的法律规定在提单约定的卸货港履行交付货物的义务时，无人提取货物之情况。目的港无人提取的货物主要是一些价值较低廉的农副产品、水产品和工艺品等，且常常发生在采用运费到付条件的货物运输中，由此而产生的货柜超期使用费、场站堆存费、垃圾处理费等各项损失远远高于承运人落空的海运费。目的港无人提货问题的原因，大体可归纳为以下几方面：

一、贸易合同纠纷导致目的港无人提货

无人提货案件与贸易因素联系得最为紧密，综其原因，有以下几个方面的因素：（1）托运人变更收货人转卖货物，但迟迟找不到新的买主；（2）收货人在履行国际贸易合同过程中发生经营上的问题，失去了支付能力，甚至于破产，无力向银行赎单，因此提单仍滞留在发货人的手中，致使在卸货港无人提货；（3）由于市场原因，国际贸易合同的买方感到履行合同无利可图时，就以各种理由不付款也不提货，致使货物滞留在承运人手中；（4）收货人在验货之后，发现卖方所交货物与合同不符时，行使贸易合同中的拒收权。在 CIF、CFR、FOB 等合同类型中，由于卖方交货义务包括装运货物和交付货物有关单据两部分，据此，买方实际上可以享有两种拒收权：拒收不符合合同的货物的权利；拒收不符合合同的单据的权利。买方行使这两项权利的直接结果就是承运人交货不能。

二、运输合同纠纷导致收货人拒绝提领

一般包括：承运人甩货，造成货物迟延发运，货物因延迟运输已经丧失或基本丧失商业价值；货物滞留中转港时间过长，已经接近或超过保质期，遭收货人拒收；货物在运输途中因承运人原因损坏、变质和腐烂，收货人拒收货物。

三、政策因素的限制

在国际贸易领域，各国一般都通过征收关税、外汇管制、实行进出口许可制和进口限额等法律、法令，限制外国商品的进口和限制本国某些重要物资和技术的出口。

以上原因中，贸易合同纠纷占主导地位，具有代表性，是目的港无人提货问题发生的主要因素。由于贸易合同纠纷导致无人提取已经运抵目的港的货物，致使运输合同不能顺利履行，承运人因此遭受损害，这是目前买卖合同当事人将买卖合同中的风险转嫁给承运人的比较典型甚至比较流行的做法。^①运输合同纠纷以及各国政策导致的目的港无人提货，或是由于承运人的过失，或是由于收货人、托运人不可控制的因素，责任方较为明晰。碍于篇幅限制，本文不对此两种原因造成的目的港无人提货予以讨论。如无特别指明，下文所称的“目的港无人提货”均指由贸易合同纠纷造成的无人提货。

第二节 目的港无人提货之界定

一、相关法律之界定

目的港无人提货的最终状态是守约承运人始终无法履行交付货物之义务，货物始终未被提领。目的港无人提货有哪些具体的表现形式？与之相关的法律规定有1993年7月1日起实施的《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）和1999年10月1日起实施的《中华人民共和国合同法》（以下简称《合同法》）。《海商法》是调整特定的海上运输关系和与船舶关系的法律规范的总称^②，是民法的特别法。根据特别法优于普通法的原则，先关注一下海商法对目的港无人提货是如何规定的。《海商法》第86条规定：“在卸货港无人提取货物或者收货人迟延、拒绝提取货物的，船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所，由此产生的费用和 risk 由收货人承担。”该法并没有对目的港无人提货进行定义，而是指出造成承运人在目的港交付货物不着的三种情形：无人提货、收货人拒绝提货、收货人迟延提货。

^① 司玉琢,主编.海商法专题研究[R].大连:大连海事大学出版社,2002.153-154.

^② 司玉琢,主编.海商法[M].北京:法律出版社,2004.3.

而《合同法》第 316 条规定：“收货人不明或者收货人无正当理由拒绝受领货物的，依照本法第一百零一条的规定，承运人可以提存货物。”该法同样没有明确指出目的港无人提货的概念，而是将承运人交付货物不着的情形分为收货人不明、收货人无正当理由拒绝提货两种。

两部法律均没有对严格意义上的目的港无人提货进行规定，只是概括性地表述该问题通常展现出的形式。虽然难以依此准确地认定是否发生了目的港无人提货问题，但是笔者认为对该问题通常的表现形式有个简洁的归纳和区分，有助于提高解决此类问题的效率。《海商法》和《合同法》对于目的港无人提货之情形的划分哪一种更为科学？为探明这个问题，应当从其法律后果着手进行分析。笔者认为，目的港无人提货的客观后果是货物最终未被提领。《海商法》规定的无人提货、收货人拒绝提货，确会造成货物不被提领、最终成为一票弃货的结果。而迟延提货并非如此。迟延提货的情况下，货物未被提取的状态只是暂时的，其最终会被领走。所以，迟延提货不应当是无人提货的法律事实。但是，是否所有的迟延提货都不是目的港无人提货的情形之一呢？不尽然。海商法在英美法系国家是一个独特的法律部门，在我国是作为法学的一个重要分支，与其他法律部门相比较，有其鲜明的特点。^①海上运输及其他海上业务活动具有鲜明的特殊风险。为了鼓励航运业的发展，针对这种特殊风险，逐步形成了一系列的特殊的法律制度。这就要求我们在学习海商法时，既要防止从实务到实务，忽视理论研究；又要防止从理论到理论，机械生硬地去解释从实践中形成的特殊海事法律制度。^②迟延提货，虽不会因为收货人迟延提取被遗弃，但是应该考虑到，承运人在海上运输中仅负责按照合同约定把货物从一地运送到另一地，其没有能力也没有义务去判断收货人是否最终会前来提货。如果苛求承运人未卜先知，确实有强人所难之嫌疑。如果强求承运人继续在目的港等待托运人、收货人的出现，意味着承运人必须在港口超期停留，而由此产生巨额额外的费用因收货人出现的或然性而得不到任何保障，对承运人未免太不公平。实践中，承运人在货物抵达目的港之前，会提前通知托运人、收货人提取货物的期间。承运人有权信赖托运人、收货人在提示的期间及时提领货物。对于托运人、收货人未在期间内提取货物，又未能以正当理由提出延期申请的，应当认定为无人提货。承运人可以根据无人提货条款

^① 司玉琢,主编.海商法[M].北京:法律出版社,2004.4.

^② 同上,第 5 页。

的规定，采取措施处置货物以解除交货义务，避免损失的发生。

《合同法》规定的收货人不明、收货人无正当理由拒绝提货两种情形，其实同《海商法》规定的无人提货、收货人拒绝提货以及笔者认为的收货人无正当理由拒绝在提货期间内提货内涵相同。只不过《合同法》把收货人是否明确作为无人提货这一事实单一的划分标准，要么收货人不明，要么收货人明确，但无正当理由拒绝提货。《合同法》的此种划分，不仅便于判断，也具有可操作性。《合同法》第 304 条规定，托运人办理货物运输时，应向承运人准确表明收货人名称或者姓名或者凭指示的收货人；《海商法》第 73 条第 1 款第（5）项规定提单应当包含收货人的名称这一内容。司玉琢先生主编的《国际海事立法趋势及对策研究》则更进一步指出该项内容应作如下修订：“托运人的名称”应改为“合同托运人指定的收货人的名称”。同时，《合同法》明确了承运人及时通知收货人的义务。与之相仿，司玉琢先生主张修订《海商法》第五节增加一条“承运人应当及时向收货人发出货物到达卸货港的通知”。^①如此一来，则统一了托运人明确表明收货人名称和承运人通知收货人的义务，在法律上具有可行性。

二、目的港无人提货之表现形态

根据以上之分析，笔者认为，目的港无人提货的常态应当采取《合同法》的划分方式，分为收货人不明；收货人无正当理由拒绝提货。

（一）收货人不明

《合同法》第 304 条规定：“托运人办理货物运输，应当向承运人准确表明收货人的名称或者姓名或者凭指示的收货人”，将收货人的名称明确告知承运人是托运人的一项法定义务，托运人不履行此项义务，必然造成收货人不明，承运人无法交付货物。实践中，收货人不明通常由以下原因造成：托运人填写收货人、通知人有误或虚假陈述；托运人准确表述的收货人下落不明不能提货；对于在运输途中销售的货物，托运人未及时给予指示，致使承运人将货物运抵目的港后难以履行对收货人或通知人的通知义务；在收货人凭指示情况下，承运人要求指定的指示人作出指示，指示人逾期未指示，或指示人不了解收货人情况无法通知收

^① 司玉琢,主编.《中华人民共和国海商法》修改建议稿条文、参考立法例、说明[R].大连:大连海事出版社,2003.284.

货人。

（二）收货人无正当理由拒绝提货

收货人明确的情况下，承运人对收货人或通知人履行通知义务后，收货人既未提出正当理由申请延期提货，又未在通知期限内提取货物，应为收货人无正当理由拒绝提货。收货人拒不提货的原因通常是货物市场价格暴跌、自身发生经营困难等，以单证不符为由，拒绝付款赎单，或是持有提单后对承运人提货的通知置之不理。

目的港无人提货的常态是实践中人们易于分辨的，但是要构成法律意义上的目的港无人提货，必须符合严格的条件，否则，即便出现收货人不明或是收货人拒绝提货的情形，也不能认定为目的港无人提货。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库