

《运输法公约草案》中目的港无人提货问题研究

陶 丽 刘 巍

摘 要 在国际海上货物运输中,经常出现目的港无人提货的情形。在这种情形下,会令承运人遭受很大损失,而同时国际海运界对这个问题的关注度明显不够,缺乏有力的救济措施对承运人是有失公平的。本文结合联合国国际贸易法委员会制定的《运输法公约草案》中关于目的港无人提货的相关规定,全面分析了目的港无人提货问题,对草案中的相关规定做出了评价,并提出了对我国海商法的修改建议。

关键词 目的港无人提货运输法公约草案承运人救济措施
中图分类号: D99 文献标识码: A

文章编号: 1009-0592(2010)02-084-02

国际海上货物运输合同中承运人主要的义务在于以远洋运输方式实现货物的跨国空间位移。通常情况下,承运人将货物由装运港运至目的港后,货物都能被收货人及时地提取,然而在目前的国际集装箱班轮运输中,承运人这一合理的期待常常落空。在承运人遭遇目的港无人提货时,经常给承运人带来到付运费落空、集装箱超期使用费无法收回、不得不垫付码头堆存费用、冷藏集装箱的制冷费用,甚至还要支付大量的垃圾处理费、洗箱费等重大损失。^①

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受到了各界相当的关注,形成基本共识。但是对因无人提货或收货人拒绝提取到港货物而产生的相关法律问题的研究却显然关注力度不够。随着这一问题的日渐深入以及其在实践中的影响力日益增大,作为密切关注国际海运业发展的国际海事委员会(CMI)经过多次的专家小组会后形成的并提交给联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)的《运输法公约草案》(以下简称为“草案”)中,就对目的港无人提货的相关问题进行了规制。

一、《运输法公约草案》第九章货物交付中关于目的港无人提货的相关规定

由 UNCITRAL 第三工作组所起草并通过的《运输法公约草案》用了专门的一章规定了有关货物交付的相关问题:

首先该草案明确规定了收货人负有接受交货的义务和确认收到的义务。^②然后该公约草案区分了三种情况下的交付,并分别对三种情形下承运人的交货义务做出了具体详尽的规定。在第 51 条中规定了货物仍未交付,这也是本文讨论的重点所在。

该公约草案的第 51 条规定如下:

1. 在本条中,只有在下列情形下,货物到达目的地之后应当被视为仍未交付:(a)收货人未根据本章的规定,在第 45 条第 1 款述及的时间和地点接受交货;(b)控制方、托运人或者单证托运人无法被找到,或者未根据第 47 条、第 48 条、第 49 条和第 50 条向承运人发出适当指示;(c)根据第 46 条、第 47 条、第 48 条、第 49 条和第 50 条,承运人有权或者必须拒绝交付货物;(d)根据请求交货地的适用法律或者条例,不允许承运人向收货人交付货物,或者(e)承运人无法交付货物的其他情形。

2. 在不影响承运人可以向托运人、控制方或者收货人主张其他任何权利的情况下,货物仍未交付的,由有权提取货物的人承担风险和费用,承运人可以根据情况的合理要求就货物采取

行动,其中包括:(a)将货物存放在任何合适的地方;(b)货物装载于集装箱内的,可以拆箱,或者就货物采取其它行动,包括转移货物或者将其销毁;(c)按照惯例或者根据货物当时所在地的法律或者条例将货物出售。

3. 承运人只有在其已经向合同事项中载明的货物到达目的地时的任何可能存在的被通知人,并且按照下列顺序向承运人知道的收货人、控制方或者托运人其中之一,就本条第 2 款所设想的行动发出合理通知之后,方可行使本条第 2 款下的权利。

4. 货物根据本条第 2 款(c)项出售的,承运人应当为有权提取货物的人的利益代为保管出售货物的价款,但可从中扣除承运人承担的任何费用和应给付承运人的与运输这些货物有关的其它任何条款。

5. 对于在本条所规定的货物仍未交付期间内发生的货物灭失或者损坏,承运人不负赔偿责任,除非索赔人证明,此种灭失或者损坏是由于承运人未能在当时的情况下为保存货物采取应当采取的合理措施而造成的,并且承运人已经知道或者本应知道不采取此种措施将给货物造成的灭失或者损坏。

二、目的港无人提货概述

在《运输法公约草案》的规定出台以前,在海商法学界,我们通常意义上的目的港无人提货主要是指海上货物运输中的承运人把货物运抵目的港后,收货人不明而导致无人前来提货,或者虽然收货人明确,但是收货人出于种种原因而拒绝提取运抵目的港的货物。根据上述对该草案规定的阐述,我们不妨把《运输法公约草案》中规定的有关货物仍未交付的相关条款称之为广义上的目的港无人提货。因为其规定的货物仍未交付的几种情形包括了收货人未接受交货,承运人无法找到控制方、托运人或者单证托运人或这些人未根据相关规定向承运人发出适当指示,前来提货的收货人不适格而承运人有权或者必须拒绝交付货物,根据请求交货地的适用法律或者条例而不允许承运人向收货人交付货物,或者承运人无法交付货物的其他情形。由此看出,该草案中规定的导致目的港无人提货的原因不限于收货人不明和收货人拒绝提货这传统意义上的两种情形。

综合考察实践中发生的目的港无人提货而发生的纠纷,可以归纳出目的港无人提货问题的成因大体上可以归纳为以下几种:1. 国际货物买卖合同纠纷导致目的港无人提货;2. 国际海上货物运输合同纠纷导致收货人拒绝提取到港货物;3. 目的港所在国法律、法规、贸易政策、检疫制度的限制或变化,导致已经

到港货物无法通关; 4 收货人不能获得进口许可证导致到港货物无人提取, 如各国海关法上的“无证到货”。

上述多种引发目的港无人提货的原因中, 买卖合同纠纷占有主导地位, 最具有代表性, 是目的港无人提货问题发生的主要因素。由于买卖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。^③

三、对《运输法公约草案》相关规定的评及对我国《海商法》的借鉴

毫无疑问, 《运输法公约草案》在规范目的港无人提货问题上较之于之前的有关国际规则已经取得了较大的进步, 但是, 作为参与起草各国的利益相互妥协的产物, 也必然存在着缺陷。

(一)《运输法公约草案》中关于目的港无人提货的规定的优点

1 明确了收货人的提货义务

《运输法公约草案》第 44 条规定了收货人提取货物的义务。学界对收货人是否负有提取货物的义务, 一直存在着争议。有学者根据交货受阻情况下风险和

费用的负担主体得出收货人具有提取货物的义务。而有学者认为, 只有在收货人行使运输合同项下权利的时候, 如请求提货、索赔损失等, 才负有提取货物的义务。尽管目前《运输法公约草案》中第 44 条关于收货人提货义务的规定, 条文内容仍包含着“根据运输合同行使任何权利”字样, 但是这些文字用方括号做出了标注意味着条文内容尚需进一步探讨。但是《运输法公约草案》文本 A/CN.9/526 第 67 段称, 与会者倾向于采取这样的做法, 即接受交货的义务不应取决于收货人行使任何权利, 而应当是无条件的。这无疑有益于对承运人提供明确有效的救济措施, 使得承运人在遭遇目的港无人提货的情形下主张权利有了规定上的依据。

2 为交货受阻下解决承运人面临的困境提出了构想

《运输法公约草案》第 46 条、第 47 条、第 48 条和第 49 条都规定了, 在交货受阻的情况下, 承运人可以通知控制方或托运人, 并听从控制方或托运人的指

示交付货物。为承运人摆脱交货受阻情况下所面临的困境, 提供了解决的途径。

3 细化了交货受阻情况下承运人所享有的权利《运输法公约草案》第 50 条第 1 款中明确表明, 除非另有约定并且不影响承运人可以向托运人、控制方或收货人任何其他权利的情况下, 如果货物无法交付, 根据货物情况需要, 承运人可以采取一系列行动, 风险和费用由有权提取货物的人承担。草案根据实践中可能发生的情况, 对承运人的权利进行详细的规定, 使得承运人处理交货受阻下的货物拥有了法律依据。

(二)《运输法公约草案》中关于目的港无人提货的规定的缺陷

1 交货受阻情况下各当事方的通知和指示义务不可行

交货受阻的情况下, 虽然为承运人提供了解决问题的办法, 但是条文是以规定承运人的义务的形式出现的, 承运人不履行通知义务, 则可能带来不能行使交货受阻下的权利的不利后果。而且对于承运人是否完全履行义务的判断, 并没有明确的标准。另外, 由于托运人或控制方负有发出指示的义务, 这样一来就将承运人无单放货的风险转移给了托运人或控制方, 但是草案并没有规定违反指示义务的后果, 托运人或控制方不可能做出那

样的指示, 使得草案中的规定形同虚设。

2 交货受阻时承运人可以采取的措施缺乏可操作性

在提单延迟时, 第 49 条要求承运人首先应当尽合理的努力去寻找、通知控制方 (the Controlling Party), 以获得他的交货指示。在签发可转让提单的情况下, 控制方就是提单持有人。^④ 因为提单是可以不断转让的, 在提单尚未到达目的地而继续流转于贸易领域中时, 承运人要确定谁是控制方几乎是不可能的; 退一步讲, 假设货物到达目的地时承运人确实知道某人是控制方并通知了他, 而该人在发出交货指示时可能不再是控制方 (因为提单在这段时间内可能又被转让了) 应如何处理? 承运人是不是还有谨慎的义务保证某人在发出交货指示时还具有控制方的身份? 承运人又如何能完成这样的义务呢? 另外, 何谓“尽合理的努力”? “尽合理的努力”的标准又是什么? 若法院最终认定承运人可以“尽合理努力”找到控制方, 而承运人却听从了托运人的指示放货, 承运人还是要承担无单放货的责任。这无疑加重了承运人的负担。

此外, 当承运人通知并获得指示期间的货物处置和费用负担问题。承运人尽合理努力去寻找、通知控制方或托运人, 以获得他们的指示, 完成此项任务是要花费时间的, 然而交货受阻状态到控制方或托运人做出指示, 承运人如何处理? 费用由谁承担? 笔者认为, 此种交货受阻的情况是由于收货人不履行提货义务造成的, 故在此期间内发生的任何费用都应由收货人承担。但是草案却没有详细规定。

(三)对我国《海商法》的借鉴

笔者认为我国《海商法》可以从《运输法公约草案》中借鉴以下几点:

1 专门设一条规定, 承运人应当向谁交付货物, 并且规定这些人提取货物的条件。

2 规定承运人的到货通知义务, 此种义务以合理为限并非绝对。

3 对交货受阻的情况下, 承运人享有的权利进行细化, 以便实践中操作。另外, 应当第 88 条进行修改, 规定承运人可以为有权提取货物的人的利益保管拍卖留置货物的价款, 但应当扣除行使这些权利所花费的费用和承运人垫付的费用及因此遭受的损失, 不足额部分, 应当有权向有权提取货物的人和托运人追偿; 若有剩余, 应当退还给有权提取货物的人。^⑤

4 将卸货港收货人不明或者收货人延迟、拒绝提货定义为货物无法交付的状态或者交货受阻。这是因为在实践中并不容易区分第 86 条规定的三种状态。

四、结语

虽然《运输法公约草案》作为参与起草的各个国家的利益妥协与平衡的结果, 难免对目的港无人提货问题的规定有缺失, 但是我们应该看到国际海运界对这个问题的日益重视, 并提出了具有一定实际意义的解决措施, 这无疑是一种进步。我们应该在现有的法律框架下, 切实保护承运人的合法权益, 以平衡国际海上货物运输关系的各方当事人的利益, 促进海运业的健康稳定发展, 从而推动国际贸易发展与自由化进程。

注释:

①③ 司玉琢, 海商法专题研究, 大连海事大学出版社, 2002

② 联合国大会决议 A/CN.9/WG.III/WP/101 第 45-46 条。

④ 《运输法公约草案》第 56 条第 3 款。

⑤ 陈文清, 运输法公约草案中货物交付问题研究, 大连海事大学 2007 年硕士学位论文。