

# 《鹿特丹规则》视角下对货物控制权与中途停运权的思考

何婉瑜

(厦门大学 福建厦门 361005)

摘要 2008年12月11日联合国大会通过决议批准了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》,简称《鹿特丹规则》。围绕《鹿特丹规则》学者们已经展开广泛的讨论和激辩,形成诸多焦点,有关货物控制权的问题名列其中。而国际货物贸易法领域中存在的中途停运权与货物控制权的关系可谓扑朔迷离。本文意欲比较《鹿特丹规则》中的货物控制权与中途停运权的异同,思考两者所代表的国际货物贸易法与运输法之间的冲突及解决办法。

关键词 鹿特丹规则 货物控制权 中途停运权 比较 冲突解决

围绕《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》即《鹿特丹规则》,学者们展开了广泛的讨论和激辩,形成诸多焦点,而有关货物控制权的问题首当其冲,可谓一石激起千层浪。

## 一、对货物控制权解析

《鹿特丹规则》对货物控制权的规定由公约第1章的“一般条款”中对“控制权”和“控制方”的定义和第10章“控制方的权利”两部分构成,可总结为货物控制权是指托运人或依据法律规定其他享受运输合同权利的人,在承运人的责任期间里,依据合同约定,在不妨碍承运人的正常营运和同一航次其他货主利益的条件下,就合同项下的货物运输或交付事项向承运人发出指示的权利。

《鹿特丹规则》规定了货物控制权的内容,但没有明确其性质,关于控制权性质学术界存在很大争议,包括认为控制权是形成权、或债权、抑或是法定权利。笔者认为对其性质的确定学者观点的分歧主要归于各人基于不同的权利分类标准去考察货物控制权。从权利的内容和效力范围考察,首先货物控制权非物权也非绝对权。根据《鹿特丹规则》中规定的货物控制权的内容,其实质目的就是运输合同作出变更。合同变更有两种方式:合意变更和法定变更。法定变更权,是一方依法享有的单方通知对方变更合同的权利,因此又称为单方变更权,其性质为形成权,形成权一般都具有法定的性质。故而笔者认同货物控制权的性质为法定权利,具体而言是法定变更权,即属于形成权,法定权利与形成权并无不悖。

《鹿特丹规则》第50条第1款规定由控制方行使的控制权限于三方面权利:发出或变更与货物有关的指示(但不得构成对运输合同的修改)、选择性提货权和变更收货人三项权利。《鹿特丹规则》第51条对货物控制权主体即控制方的识别分为四种情况:(1)当签发了载明必须凭单提货的不可转让运输单证时,托运人为控制方;(2)当签发了可转让运输单证时,持单人为控制方,如所签发可转让运输单证有一份以上正本,所有正本单证持有人为控制方;(3)当签发了可转让电子运输纪录时,持有人为控制方;(4)上述三种情况外,托运人为控制方,除非托运人在订立运输合同时指定收货人、单证托运人或者其他人为控制方。

对于载明凭单提货的不可转让运输单证和可转让运输单证,控制方应提交单证并表明身份,且所签发单证有一份以上正本的,则应当提交所有的正本单证;对于电子运输记录,应按照第9条第1款“使用可转让电子运输记录的程序”证明其持有人身份;上述情形之外,控制方行使控制权时都必须适当证明其控制方身份。同时任何情况下,控制方均应偿还承运人勤勉执行其指示而发生的合理的额外费用及赔偿承运人因而遭受的损失。承运人还有权从控制方处获得承运人合理估计的担保,未提供担保,承运人可以拒绝执行指示。此外,《鹿特丹规则》要求控制方的指示在到达承运人时能够合理地执行,并且不会干扰承运人包括交付货物在内的正常作业。

## 二、与中途停运权比较

中途停运权在国际条约与国内立法中均有体现。《联合国国际货物销售合同公约》第71条对该权利规定为:(1)如果订立合同后,另一方当事人由于下列原因显然将不履行其大部分重要义务,一方当事人可以中止履行义务:(a)他履行义务的能力或他的信用有严重缺陷;或(b)他在准备履行合同或履行合同中的行为。(2)如果卖方在上一款所述的理由明显化以前已将货物发运,他可以阻止将货物交给买方,即使买方持有其有权获得货物的单据。本款规定只与买

方和卖方对货物的权利有关。(3)中止履行义务的一方当事人不论是在货物发运前还是发运后,都必须立即通知另一方当事人,如经另一方当事人对履行义务提供充分保证,则他必须继续履行义务。我国虽然未对中途停运权进行明文的法律规定,但《合同法》第308条规定:“在承运人将货物交付收货人之前,托运人可以要求承运人中止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人,但应当赔偿承运人因此受到的损失。”

从上述规定可以看出,中途停运权的行使主体是货物买卖合同中的卖方。卖方要行使中途停运权,必须满足4个要件:买方没有支付货款,买方可能无偿债能力或者明确表示不履行付款义务,卖方对货物失去占有,货物在运输途中并由承运人掌管--即处于非为买方实际占有的期间。不难看出,中途停运权的本质是卖方在买方违约的情况下的一种救济权,且中途停运权是直接针对货物本身而起作用。

对于货物控制权与中途停运权的关系,笔者认为中途停运权是货物买卖合同中方卖方的一项救济权,应属于请求权性质,而前述货物控制权性质系属形成权,二者虽然在内容、目的及行使期间方面存在一定程度的重合,并且均为直接针对货物的权利,但二者在性质、权利主体、行使条件、期限及方式方面存在着重要差别。

不可否认,中途停运权确实是在保护卖方免受买方违约而导致损失上是有价值的救济手段,但是中途停运权必须完全依赖承运人的配合,如果承运人不按照卖方指示停运,中途停运权就没有实现的可能和意义。

## 三、与中途停运权冲突

在国际货物买卖中,一旦签发了可转让运输单证,承运人就负有双重义务,即对托运人负有运输合同下的义务,同时对单证持有人负有单证法律关系下的义务。一方面,依据货物运输法的规定,承运人作为运输合同当事人,向托运人签发可转让运输单证。此时,承运人受运输法的约束,应当向持有正本提单的人交付货物,这是公约及各国法律所规定的承运人的基本义务,并且依据《鹿特丹规则》,此时正本持单人为享有货物控制权的控制方。另一方面,依据货物买卖法的规定,即使提单已经转让给第三人,卖方仍然可以行使中途停运权,指示承运人停运,阻止货物到达正本持单人处。正是由于承运人特殊的法律地位,使其处于货物贸易法和运输法相互冲突导致的尴尬境地。如果承运人听从卖方的指示中止货物运输,将可能导致对正本提单持有人承担无单放货责任;如果承运人向正本提单持有人履行放货义务,也将可能对卖方承担侵权责任。然而承运人是受货物运输法的约束,相反贸易法上的中途停运权并不对承运人设立强制义务。并且《鹿特丹规则》确立之后,使得货物控制权与控制方对承运人提出的赔偿请求有了实体法上的依据,对于承运人来说,货物控制权控制方的指示效力是高于中途停运权卖方的指示的。控制权的确立对中途停运权的存在意义发起严正挑战,中途停运权势必作出修改,而修改的标准正是货物控制权。货物控制权取代中途停运权已为大势所趋。通过修改CISG以及相关国际货物贸易法的条文,用货物控制权的概念换取中途停运权,将可以实现货物贸易法和货物运输法之间权利的完好对接和救济措施的合理匹配。至于我国,也应当借鉴货物控制权的制度,即使不加入《鹿特丹规则》,也应当在《海商法》和《合同法》的相关条文中作适当修改,引入货物控制权概念,对我国航运业的壮大和对外贸易的发展必将有所助力。

作者简介:何婉瑜(1986-)女,厦门大学法学院,2009级硕士。