

无单放货诉讼时效期间的起算

陈 亚

(厦门大学 法学院,福建 厦门 361005)

【摘要】 分析无单放货诉讼案例关于诉讼期间起算的几种不同观点,鉴于无单放货的普遍性和时效起算的特殊性,建议我国设置独立的无单放货诉讼时效条文。

【关键词】 无单放货;诉讼时效;起算;交付之日;应当交付之日

我国《海商法》没有单独规定无单放货的诉讼时效,只在其第257条笼统规定了对承运人的诉讼时效。我国理论和司法实践都普遍认为,无单放货对承运人的诉讼,提单持有人可以根据不同的情况选择以违约或者侵权起诉。但不论是违约还是侵权之诉,都应当适用《海商法》第257条关于1年的规定。

对时效期间的起算,《海商法》第257条规定“自承运人交付或应当交付货物之日开始起算”,与《民法通则》上规定从权利人“知道或者应当知道权利被侵害时”起算不太一样。这是由《海商法》本身的特点以及航运习惯所决定的,不过二者之间也具有 consistency。货物交付时,如果发生货损,那么收货人就会知道或者应当知道其权利是否被侵害;如果货物灭失,收货人在应当交付之日没有接到提货通知或者提不到货,那他应当知道其权利被侵害了。不过无单放货情形有所不同,因为一般来说,提单持有人知道货物已被放走的时间比实际交付时间晚,如果货物已经被放走,则承运人也不可能在应当交货日前发出提货通知,那么此时诉讼时效如何起算呢?

收稿日期:2005-06-22

作者简介:陈亚(1980-),男,法学硕士,研究方向为海商法、保险法。

1 我国无单放货纠纷审判中关于时效期间起算的多样性

对于无单放货诉讼时效的起算,法院主要有这样几种观点:

第一,从无单放货事实发生即实际交付之日起算。法院认为,《海商法》第257条中的“交付”是指货物的实际交付,而不论是交付给提单持有人还是交付给其他人。

第二,无法确定或证明实际交付之日的,时效期间从“应当交付之日”起算。这个观点实际上与上述第一点是一致的。何时构成“应当交付”,法院认为,货物运抵港时间即为应当交付的时间。由于被告无法提交无单放货具体时间的证据,货物运抵目的港后承运人就具备了交付条件,该抵港时间即为时效的起算点。如果对货物运抵港时间也无法证明,那么被诉方承担举证不能的后果,可推定权利人未过诉讼时效。^①

第三,无单放货的实际交付并不构成《海商法》中的“交付”,因此只能从“应当交付之日”起算。在认定“应当交付之日”问题上,又有几种不同观点:

(1)提单持有人“提货请求”对应承运人的“应当交付”,因此正本提单持有人请求交付或者取回正本提单之时构成“应当交付之日”。在中国包装进出口山东公司诉香港均辉货运公司无正本提单放货一案^②中,法院认为,《海商法》第257条的“交付”应当是合法、适当的交付,即承运人向正本提单持有人交付货物,并收回正

^①(2001)闽经终字第125号判决

^②(2001)青海法海商初字第237号判决

本提单。本案被告在未收到正本提单的情况下将货物交给他人,不构成《海商法》中的“交付”,因此时效从“应当交付货物之日”起算,即原告凭全套正本提单向被告主张交付货物、而被告不能交付之时起算。因原告无法举证何时主张货物权利,法院就以其取得正本提单日期作为可以向被告主张交付货物的最早日期。

(2)货物运抵目的港,具备交付条件后且该交付的合理日期届满之时为时效起算的“应当交付货物之日”。山东省高院在“XIANG XUE LAN”一案^①中认为,“应当交付”是对没有实际“交付”时的补充规定,是拟制的“交付”。由于海上运输的特殊性,应以船舶航程这种客观条件作为诉讼时效的起算点,而不是把是否持有提单、是否可以主张权利作为计算诉讼时效的前提,不应参照《民法通则》的“自知道或者应当知道权利被侵害之日”考虑行为人的主观条件来确定何时构成“应当”。因此,应当交付货物之日是指没有实际交付货物时,以未发生意外情况、货物按照船舶正常航程运抵目的港、具备了交付条件为应交付货物的合理日期。

第四,一年时效期间应从提单持有人知道或应当知道权利被侵害之日起算,而不是从货物实际到港或实际放货之日起算。法院认为,无单放货时效起算点应以《民法通则》的“知道或应当知道权利被侵害时起”计算,《海商法》第257条时效起算没有区分违约与侵权,一概照搬《海牙规则》适用无单放货会对受害人造成重大损害,对权利人不公平;再者,提单持有人难以准确知道货物交付时间,在该情况下,以“交付”时间起算不利于受害人,对受害人不公平。

2 法院判决观点评析

首先需要明确《海商法》中“交付”的正确含义。交付货物是海上货物运输合同中承运人的基本义务,是每个运输合同的默示条款。这种交付应该是适当交付,在有提单情况下,是对特定人即提单持有人交付货物。概括起来,《海商法》中规定承运人交货义务有这样几层含义:在交付时间上,是在约定的时间或者合理的时间内完成;在交付地点上,是在约定的卸货港或其他合理港口完成;在交付对象上,应当是承运人承运的或者是提单上记载的那批货物;在交付对方上,必须是有权提取货物的人;在交付形式上,应满足法定要求,

^①(2002)鲁民四终字第54号判决

如签发了提单,在交货时一定要收回正本提单。因此,只有承运人的交货符合了上面几个条件,才算是完成了合同交货义务,否则就不能说完成了“交付”。

无单放货实际上不构成《海商法》第257条中所说的“交付”。既然签发了提单,则承运人交付的对方必须是有权提货的人即持有正本提单的人,并且还要凭单放货。那么承运人无单放货,把货错放给他人,其交货义务就没有完成,因为他还对正本提单持有人负有交付义务。

可见,法院第一种判决观点即从无单放货之日开始起算是错误的。第二种观点其实也是建立在第一种观点之上的,因此也不可取。另外,既然法院已经认定时效应从实际放货之日起算,那承运人就应当承担该举证责任以及举证不能的后果。当承运人举证不能时,法院将该起算之日变更为“应当交付货物”时则是没有任何道理的。退一步讲,法院认定“应当交付货物之日”也是有问题的,不能简单地将“到港日”等同于“应当交付之日”。因为船舶抵港后可能是提前到达卸货港,或者尚未发出提货通知,或者自己连卸货准备都没有做好等等。况且,国际集装箱货物运输中集装箱错装、漏装、错卸等情况时有发生,不能一抵港就起算诉讼时效,这样对提单持有人实在不公平。如果承运人连到港日及其准备交付的时间都无法证明,那法院也不能随意推定诉讼时效未过,而是必须根据该航次起运港到卸货港的距离,从航海习惯和实践经验出发来推断到达抵达港的大致时间和做好准备的时间后,再判断起诉是否过诉讼时效。再次,对于依法交货物来说,交货日可能是货物到港当日,也可能是货物到港之后的某日。而如果无单放货的违法行为以货物到港之日作为时效起算日,就会获得比合法交货行为更为周延的法律保护,这与法理相悖。

第四种观点是从《民法通则》角度来起算诉讼时效,这种观点也不妥。《海商法》是特别法,可以对诉讼时效作特别规定。海上运输的特殊性和航海惯例都会影响时效的设置,如果从知道或者应当知道权利受侵害之日开始起算,权利人很可能是在提单层层转让很长一段时间后才知道,这对承运人有些不公平。从另一个角度来说,《海商法》并没有完全脱离《民法通则》精神。一般来说,当提单流转至银行、担保人或者其他第三人手中时,作为一个谨慎的提单持有人应该密切关注该提单项下货物的流程,虽然承运人不再可能会发出提货通知,因为实际上货物已经被放走了。我们

没有理由相信,提单持有人对于自己提单项下的货物而且是处于海上运输过程中的货物权利会置之不理、不闻不问。因此,即使提单上没有记载约定的具体交付日期,那提单持有人也会关注应当交货的大致日期。另外,当提单从银行退回到托运人手里之前,货物已经被放走或者届满应当交付之日,托运人仍可以通过与贸易买方和承运人的联系中取得货物信息,况且托运人在托运货物之前肯定对运输所需时间有所了解。相反,如果完全依照《民法通则》“从知道或应当知道权利受侵害时”起算,那就可能从消极方面促使提单持有人怠于关注和行使提单项下的货物权利,而不利于对海上纠纷的及时处理。

笔者比较赞同法院的第三种观点。既然无单放货不属于《海商法》的“交付”,那就只能从“应当交付货物之日”起算了。在无单放货情形下,从“应当交付货物之日”起算是合理的。首先,这符合国际公约和航海惯例,只有共同遵守这些惯例,才能构成相对趋同且被认为是合理的秩序和发展。其次,承运人一般不用通知货物到达,因为在签发可转让提单后,提单最终转到谁手中不清楚,承运人可以根据《合同法》第309条以不知道收货人为由不履行通知义务。那么,海上运输就需要各主体之间的相互配合,提单持有人不能因为其持有提单就可以放心大胆地不过问提单项下的物流流向和怠于行使权利,这不符合海上运输所追求的效率原则,我国有的法院甚至认为此是违反法定义务,自担损失,即使是作为尚未被通知或收到退单的托运人,其也会对货物的交付予以关注,否则就不能成为一个谨慎的卖方或者托运人,因此从“应当交付货物之日”起算时效对其并没有特别的不公平。再次,从承运人角度看,其营运的高风险性决定了在制度上应对其给予一定的保护,短期时效就是一个内容。时效当然要包括起算的设计,如果起算太晚,那就实际上起不到短期时效的作用。总之,时效从承运人应当交付之日起算对承运人有利,也兼顾了收货人利益,使他有足够时间来提货。同时,从应当交付之日起算,等于从收货人应当提取货物的最后之日开始计算,可以促使收货人积极主张自己的提货权利。

3 “应当交付货物之日”的探讨

如何确定“应当交付货物之日”,法院的判决对此是有分歧的。“应当交付之日”其实是一种法律上的逻辑推定,是指在由于货物灭失等原因没有实际交付货

物的情况下,假定未发生意外情况,货物正常运抵目的港,承运人向收货人交付货物的合理日期。^[1]一般来说,承运人运抵目的港交付货物总有一个期限,这个期间要么有明确约定,要么根据航行惯例来合理预计。交付货物是承运人最基本的义务之一,但承运人在该期限界至前可以在一段合理的时间内来履行交付货物的义务。《海商法》第257条的“应当交付货物之日”是从时间上强调必须要交付货物的那一天。换句话说,“应当交付货物之日”暗含着交付货物在时间上已经没有回旋余地,过了这一天承运人就构成了迟延交付,而在这一天之前承运人虽然可能有交付货物的强制义务,但在时间上是“可以交付”。因此,“应当交付货物之日”是指约定的或者合理预计的交货期限的最后一天。那种把通知退单、收到退单或者请求交付的时间当作是应当交付的时间是错误的,因为这种观点实际上就是回到了上述法院的第四种判决,即以知道或者应当知道权利被侵害的时间作为时效起算点,由此推论权利人只有持有提单才可能知道权利被侵害,才能行使权利。

当运输合同有明确约定交付期间时比较容易判断“应当交付货物之日”。如果没有具体约定,那就只能根据相关习惯和实践经验来确定,不过需要假定船舶正常到港后未发生交货:首先举证船舶抵港时间,这是确定交付货物时间的前提,然后依据港口习惯和实际需要确定交付货物所需要的准备时间和提货交付的合理期限。如果承运人在此种情况下一般需要发出提货通知的,发出通知的时间即为准备妥当的时间,这时在收货人收到通知后的一段合理时间内仍未提货,即构成应当交货的最后一日。当然,这些都需要诉讼双方根据各自的利益举证后由法院最后认定。

另外,我们还需要考虑一种情形,即无单放货是发生在“应当交付货物”的日期之后,这时时效期间起算是否应有不同?笔者认为,在货物迟延后的无单放货,时效期间不能从“应当交付货物之日”起算,而应该从实际放货之时起算。超过约定或者合理期限而没有交付,那承运人就构成迟延交付。如果该迟延是由于在卸货港无人提货或者收货人迟延、拒绝提取货物的,承运人可以根据《海商法》第86条将货物卸在仓库或者其他适当场所而免除交付义务。然而,这些都不能成为承运人无单放货的理由。那么从实际放货开始计算诉讼时效的理由主要是:在“应当交付货物之日”无单放货尚未发生,如果以无单放货起诉,其提单项下的货

物权利没有被侵害,承运人也还没有违反凭单放货的义务,那么提单持有人的诉权就还没有产生。既然诉权都没有产生,当然就不能开始计算诉讼时效。货物在已经迟延后,相关权利人就应当给予一定的关注。然后,一旦货物发生无单放货,提单持有人权利即被侵害,加上权利人的关注,从此时开始计算诉讼时效就是合理的,这同时也与《海商法》时效设置的理念相一致。

4 建议

根据上面分析,无单放货纠纷诉讼时效的适用并不能完全照搬我国《海商法》第257条的规定,主要是在时效起算上。无单放货纠纷在海上国际运输中比较常见,借鉴挪威《海商法》^①,笔者建议可以对无单放货的诉讼时效设立独立的立法条文,或作出明确的司法解释,并规定如下:

“第××条:就无正本提单放货对承运人提起的诉讼,不论诉因如何,其诉讼时效均为一年,从承运人应

①挪威《海商法》第501条第8项:“有关无单放货或错误交付的损害赔偿请求权时效期间为1年,自货物应当交付或实际交付之日起计算,如果后者更迟的话。”

当交付货物之日起算,如果承运人实际放货在后的话,则从实际放货之日起算。”

针对该条,需补充说明几点:(1)在法律条文中,用“无正本提单放货”的表述更加严肃和严谨;(2)“实际放货”的措辞比“实际交付”好,可避免与《海商法》“交付”的正确含义发生混淆;(3)就无单放货,对实际承运人以及承运人和实际承运人的代理人、受雇人的请求权时效,也应当与对承运人一样,但这不仅体现在无单放货中,还包括其他方面的请求权,所以这点可以在时效一章作一般性的规定;(4)对提货人、保函出具人提起无单放货诉讼,时效适用《民法通则》的2年规定,但没有必要作专门规定。从严格意义上来说,对这些人不可能提起什么无单放货的诉讼,因为他们根本没有放货,而只是无单提货或者协助无单提货。另外,《海商法》没有作特别规定的,那当然就应该适用《民法通则》的一般规定。

参考文献:

- [1]傅旭梅.中华人民共和国海商法诠释[M].北京:人民法院出版社,1995:470.

(上接第28页)

重视,通过一系列公约和规定,积极推动和监督各缔约国海上反恐工作。2004年12月1~10日,IMO召开第79届海安会,再次强调了国际海上反恐的责任和义务。我国港口保安及船舶保安工作虽然取得了一定成绩,但还存在很多不足之处,主要表现在:港口企业对于履约的重要性缺乏足够的认识;具有保安知识、了解国际公约及相关规定的专业人员不足;港口设施的保安演练、演习工作与保安要求存在一定差距;部分港口公用设施还未进行保安评估;在一些地方保安措施没有得到有效执行、落实。打击国际恐怖主义、加强港口与船舶保安工作是一项长期的工作,我国港口与船舶保安工作正处在摸索与发展过程中,需长期坚持下去并不断加强和完善。

4.8 沿海石油储存能力不足

目前,我国战略石油储备基地正在加紧建设中,一期工程已经开始运作,一期储备基地主要分布在华东及环渤海地区。我国油气供需结构表明,沿海经济发达地区,特别是华东和华南地区石油消耗量大,对进口石油依赖性强,是最容易受到国外石油供应变动影响

的地区。另外,这些地区运输发达,通过发达的海运方式可以与国际市场紧密相连,高速公路及铁路网可以与内地密切相通,一旦发生紧急情况,可以迅速将储备油投向市场。目前,华南地区石油战略储备基地还未列入计划之中,国家应加快战略石油储备基地规划步伐,尽快规划第二批战略石油储备基地。

参考文献:

- [1]国家统计局.中国统计年鉴[J].北京:统计出版社,2004.
 [2]《中国能源发展报告》编辑委员会.中国能源发展报告2003[J].北京:中国计量出版社,2003.
 [3]张抗.中国石油天然气发展战略[M].北京:石油工业出版社,2002.
 [4]中华人民共和国交通部.全国交通统计资料汇编[J].2000~2003.
 [5]贾文瑞.21世纪中国能源、环境与石油工业发展[M].北京:石油工业出版社,2002.
 [6]中国现代国际关系研究院.海上通道安全与国际合作[M].北京:时事出版社,2005.
 [7]中华人民共和国海关总署.海关统计[R].2004.
 [8]第五届中国石油与天然气国际会议论文集[C].全球框架下的中国石油石化以及天然气工业发展前景.北京:2004-10.
 [9]CLARKSON Research Studies[J].2004.