

## 《鹿特丹规则》中提单规则的新进展

翟婧璇

(安徽大学 法学院, 安徽 合肥 230000)

**摘要:**《鹿特丹规则》对传统的提单制度有所突破,以“运输单证”替代“提单”,实现了对多种运输途径规定的一致性。《鹿特丹规则》中对运输单证的新发展,是对《海牙规则》下提单制度的传承和创新,对国际航运贸易的实践与制度具有多方面影响。其中,提单的物权凭证功能的延续、电子运输单证这一新类型提单的引入、货物控制权制度以及无单放货等问题引起学界的重视。当前的学术探讨以《鹿特丹规则》中提单制度的最新进展为关注点,研究新制度针对提单规则的变革以及规则变动对我国处理相关贸易实践所具有的意义。

**关键词:**《鹿特丹规则》; 提单; 运输单证

**中图分类号:**DF961.9

**文献标识码:**A

**文章编号:**1008-6390(2020)05-0016-04

纵观国际海运领域的制度体系,《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》这3个主要公约并立。《海牙规则》奠定了国际海运贸易最初的法律基础,而《鹿特丹规则》是继前述3个国际海运公约后,第4个富有统一性质的国际海运公约。随着集装箱货运等运输技术的发展和国际海事立法的进步,提单在航海运输中的角色越来越突出。从公约的调整范围来看,《海牙规则》与《维斯比规则》中规定了货品“装船至卸船”即“钩到钩”的原则,《汉堡规则》扩大至“港到港”,而《鹿特丹规则》的调整范围延伸至海运范围外,规定承运人义务为“海运+其他”(maritime plus others)即“门到门”的原则。在当前国际海运业多元化发展日益深入的格局下,《鹿特丹规则》在理论上进行了重大突破,目的是解决前述公约并存的尴尬局面。宏观上看,该规则抛弃了传统海运公约所调整的单一化运输方式,以探索国际货运法律的统一化为目标做出了勇敢尝试。未来《鹿特丹规则》只要基本得到各海运国家的认可,则意味着原先“海牙时代”的终结与全新“鹿特丹时代”的来临<sup>[1]</sup>。

### 一、《鹿特丹规则》中“提单规则”的表达

查阅《鹿特丹规则》的公约文本,笔者发现其没有沿用传统的国际海运制度中“提单”的概念,而是以新名词“运输单证”加以替换。根据《鹿特丹规

则》的第1条第14款,运输单证指的是承运方依照运输合同签发的单证,它一则证明承运方或履约方按合同约定已接收货物,二则证明或包括一个运输合同。故而,运输单证的地位表明其作为货物收据和运输合同的证据,并且需要具备以下三个条件:从签发主体上看,运输单证的签发主体为承运人;签发的基础是双方缔结的运输合同,而且须是一个已经实际存在并且成立的运输合同;从运输单证的功能上来说,它具备货物收据的功能,是承运人一方已经依照合同约定接收货物的证明,同时它也直接反映船货双方运输合同的现实成立,在具体情形下乃至能够替代地充任运输合同本身。

具体而言,《鹿特丹规则》创建了一套类型化的“运输单证”制度,将其细化为“可转让”与“不可转让”两种运输单证及电子运输记录。可以明确的是,新规则为“运输单证”划定的范围远远超过了包括《汉堡规则》在内的先前三项公约所规定的“提单”之范围,这与《鹿特丹规则》在较大限度地拓展公约适用广度上做出的努力密不可分。当代意义上的国际航运,与20世纪初《海牙规则》面世时的境况大有不同,船货双方的力量和货物的运输方式都处于极速变革之中。集装箱货运普及后,海上货物运输朝着多式联运的趋势不断迈进,然而《联合国国际货物多式联运公约》到今天一直未予生效,以往的海运公约也至多限于“港到港”的运输范围<sup>[2]</sup>。

收稿日期:2020-05-02

基金项目:安徽省哲学社科规划项目“企业海外投资争端解决机制研究”(ADLZFY16ZD03)

作者简介:翟婧璇,硕士研究生,研究方向:国际法。

《鹿特丹规则》顺应新形势要求,将涵盖海上运输在内的多种运输方式融入公约适用范围,目的之一是避免不同运输方式适用单证名称的不统一,以总括性的“运输单证”概念实现各类运输方式法律规则上的统一性。

## 二、《鹿特丹规则》对提单规则的传承与创新

### (一) 提单“物权凭证”功用的传承

物权凭证功能是提单最重要的属性,判例法语源为“document of title”,在商业实践中表明货物已被装运并将根据转让指示交付的提单,由托运方于货物装船之后在提单上背书名称,方能据此转移货物的所有权至其他主体。那么,在新公约中提单这种运输单证是否依旧具有物权凭证的功能?从公约文本上说,并未给予明示,但是这也反映出:公约并未否定提单的物权凭证功能,而是通过内化的方式传承,不在文本上直接肯定提单的物权凭证功能,同时根据差异的情形分别在具体的制度设计中潜在地包含进这一作用<sup>[3]</sup>。公约第1条便包含了“可转让运输单证”的规定,该种运输单证利用“凭指示”“可转让”的限定用语,或依托可转让单证适用的相关法律承认其他具有相同效力的适当表述,反映货物已遵照托运人的指示抑或收货人的指示交付,且未明示注明其为“不可转让”的单证。其中“可转让”“指示交付”这样的表述,便意在表明可转让运输单证对提单“物权凭证”功能的传承。也有学者认为,“可转让运输单证”与传统提单存在差异,由于其他运输单证不具备提单的可转让性,以“运输单证”这一总括性的抽象概念进行表述容易造成外延上的混淆<sup>[4]</sup>。笔者认为,既然公约对于运输单证已经做出“可转让”与“不可转让”这样两种类型的区分,那么将“可转让运输单证”作为对以往提单规则的延续并无不妥,其他运输单证因其不可转让性自然符合公约第1条第16款之规定,加上缔约国通过国内法对公约文本继续细化,在此混淆概念的可能性并不明显。

### (二) 货物控制权制度对提单规则的补充

在陆运、航运领域的公约中存在许多关于货物控制权的规定,国际海运贸易中也形成了这方面的商业惯例。货物控制权指货物处于承运人控制的时间项下,于不妨碍承运人常规营运或者其他货主利益之基础上,控制权人依照运输合同的规定,可以向承运人要求终止运输、改变目的地或者收货人。由于提单制度存在无法兼顾维护货主权利的缺点,不

使用可转让运输单证的现象越来越普遍,因此将货物控制权制度纳入公约,成为货方维权的重要工具。

实践中,承运人对货物的了解有限,为了完成承运任务并避免航运风险,需要货方提供货物信息的相关指示。而传统的提单制度中,由于提单转让频繁,往往流转至托运人以外的其他人手中,承运人难以获得指示。后续的提单持有人不太了解货物的具体状况,受到合同相对性的阻碍,承运人原则上也只能在原先的托运人处获得指示。为解决此类问题,《鹿特丹规则》分别对签发运输单证和电子运输记录情形下的货物控制权的归属进行了细化规定,控制权人可以是持正本提单的每一个主体,并且能够通过流转可转让运输单证和可转让电子运输记录实现货物控制权向第三方转移。这些规定一方面补充了以往提单规则的不足,另一方面也进一步巩固了提单在海运中的重要作用。

### (三) 电子运输单证的引入

当世界迈入信息化的互联网时代后,电子商贸领域日新月异,纸质的提单、海运单逐渐转化成便于操作的电子运输单证。实践中纸质单证的签发、审核、流转的各个方面都需要时间成本,且有灭失和毁损的风险。电子运输单证则不用经历漫长的转移流程,签发与转让的细节操作都可以通过先进的计算机技术和网络完成,依托强大的数据库支撑还能够为当事人提供直接的信息查询服务。因此,以虚拟化形式存在的运输单证其法律地位也亟待通过立法予以确定,英美两国在海事立法中已经有将电子单证囊括进法律适用范围的规定。《鹿特丹规则》的第3章专门对电子运输单证的法律效力和使用程序等内容做出了明确规定,增加了海上货物运输合同的多种形式,以加快交易效率的增长并回应现代国际贸易与航运实践的进展。但是,也有许多学者认为,与电子运输单证相关的商务惯例和法律规定尚不健全,其应用的安全度、规则的体系性在贸易实践中的检验较少<sup>[5]</sup>。任何一种制度的创建都需要经历实践的检验,缺乏实践检验的制度难以说明它的优劣性。故而,电子运输记录相关规定的可操作性仍有待国际货物贸易实践的检验。

### (四) 无单放货的有限承认

鉴于国际海运中无单放货问题的广泛存在,凭单放货要求承运人担负无单放货的风险具备了不公平性,故而《鹿特丹规则》允许在特定情形下,承认按照程序进行的无单放货行为的合法性。例如公约第47条第2款规定,承运人依照该款的首项规定在托运人或单证托运人的指示下交付货物,其在合同

约定中负有的交付货物给单证持有人的义务免除。承运人实际上是否收到可转让运输单证、凭可转让电子运输记录的提货方是否已按照规定的程序确定其身份也不加以考量。关于单证持有人所导致的赔偿责任,公约也规定“作出指示的人”应补偿承运人在此过程中所遭遇的损失。作出指示的当事方未能提供满足承运人合理要求的担保,承运人也可不予遵循这一方的指示。

现代海上运输技术的进步带来了航行速度的不断提升,但是提单的流转速度未能显著提升,导致货物的运输速度从低于提单的转让速度逐渐发展成远远超过提单的转让速度。这种现实情况下,承运人要负担更多额外的损失,在货物到达目的港时,提单却迟迟没有到达最终收货人,承运人只能静静等待,这样便拖延了其他航运行程的开始。从另一角度看,收货人没有正本提单就无法提货,如果货物是生鲜产品,提货的迟延会造成货物价值严重受损。因此,《鹿特丹规则》对承运人无单放货的有限承认,对处理国际短途航运中广泛存在的无单放货现象具有重要价值。此外,公约还强制性地赋予收货方接受交货的义务,如果收货方未按照合同的条款或法律规定接受交货,承运方可依照指示交付货物,进而不再负担无单放货的责任。

针对《鹿特丹规则》在此问题上的创新规定,一些持不同观点的学者认为无单放货的承认会减损提单的物权凭证作用、加大贸易的风险性。但不可否认的是,公约有限制地承认无单放货,适应了国际贸易和航运实际的需要;同时,公约对目的港交货也作出宽松规定,在货物仍未交付的情况下,承运人可以在不影响承运人、托运人权利主张的前提下对货物实施行动,例如将货物放置在任一合适位置、有权打开集装箱内运载货物的包装等,这些规定简化了实践中的贸易往来。公约确立的货物控制权制度对提单规则也具有补足效用,弥补了由于公约承认无单放货而对提单物权凭证功能的影响,对于平衡船方与货方的利益、兼顾收货人的利益具有积极意义。

### 三、提单规则新进展的中国应对

提单制度不但对海上货物运输合同具有影响,并且涉及共同海损、船舶救助等海商法体系具体制度的构建。《鹿特丹规则》在运输单证的基础上建立的货物交付制度作为国际海运法律领域的一次积极探索,它对以往提单规则的传承与创新也并非完美无缺,还需要配套的法律规则加以协调和完善。结合我国的海运实践,应当考虑对《鹿特丹规则》

所反映出的新趋势做出积极反馈,以促进我国相关法律规则的完善,从而支持我国与外国间的商贸往来。

首先,在我国海商制度中可以明确不可转让运输单证的法律地位。学界有观点认为,“提单”在我国海商制度中存续多年,贸然采用运输单证这一概念取代提单的地位会不利于实践操作以及产生法律适用上的误解。我国《海商法》中主要规定了提单这一类型的运输单证,除提单之外的其他运输单证在法律上的地位为“不可转让”。例如记名提单在用语上似为提单,但它实际上为无法转让的运输单证,与具备可转让性的提单区别明显。可见《海商法》对此类不可转让的运输单证缺乏清晰的概念界定,尤其是在记名提单涉及无单放货等制度建设的背景下,参考《鹿特丹规则》中关于不同类型运输单证的界定来完善我国法律就凸显出重要性。不少学者建议,在我国法律中将海运单列为不可转让运输单证的类别之一加以推行,原因是海运单在海运实践中具备实用价值。当事方采用海运单情形下,收货人可不凭单证提货,与使用提单需要收货方持正本单证提货大为不同,这也体现出海运单区别于提单的便捷之处,不用凭借单证即可实现货物交付,收货方能够提供证明其身份的证据便能从承运方提货。以往承运人在货物到港之后,常常花费大量时间等待接收提单,货物交付速度受到影响。海运单得到普及使用后,承运方在目的港直接交付货物给单证记载的收货方,避免了货物交付的停滞,大大提升了货运效率。

其次,适当地肯定电子运输单证的地位,也有助于加快海上货物贸易的运转。电子运输单证获得认可的背景是传统提单对现代海运的不适应性,前文提到承运方在货物运抵目的地后时常需要耗时等待正本提单的到来,为了尽快交付货物便会采取无正本提单放货的形式完成交付<sup>[6]</sup>。我国《海商法》第34条也提及“采用电报、电传等方式”的部分海运合同具有书面效力,说明立法者并不排斥以虚拟形态存在的海运合同所具有的法律地位。《鹿特丹规则》中,运输单证也是海运合同存在的证明,下一步可以考虑将电子运输单证纳入我国的海商法制度。另一方面,确立电子运输单证的法律地位,并不意味着对纸质单证的替代或忽视。相反,电子运输单证的使用需要区别于纸质单证附以更周密的程序安排。托运方与承运方协商一致是这种形式的单证得以使用的基础,在合同中双方可以约定有关电子运输单证的签发和使用等程序,处理好它与纸质运输

单证的关系。出于经济效益的考量,电子运输单证对于交易成本的降低和海上货物运输流转的促进是极其有利的,法律也应当顺应新时代的技术发展。

除此之外,合理构建无单放货下承运方责任制度,也是完善我国海商制度的重点。无单放货可能涉及多方主体,法律关系盘根错节,不分情形地滥用会影响提单在国际海运中的信用<sup>[7]</sup>。如何确保正本提单的持有者凭单提货的权利不被减损、保障交易安全,理应考虑无单放货的制度完善。《鹿特丹规则》认为记名提单一般是不需凭单交货的,但若提单中存在需凭单交货的字样,在尊重意思自治的原则下承运人应凭单放货。我国海商制度中缺乏对合法的无单放货行为的认可,以承运方凭单放货为中心<sup>[8]</sup>。在处理不可转让运输单证下的放货问题时,我国可适度参考公约对此问题的态度来加强制度设计。如出现收货方无法自证身份、收货方接到通知后不予接受货物交付,或者承运方通过合理努力始终无法找到收货方的尴尬情形,可以肯定承运方无单放货行为的合法性。此时的无单放货并非属于承运方过错,而是由于收货方的疏忽或错误,因而承运方不必为此承担超出其责任限度的损失。参照《鹿特丹规则》对无单放货的有限允许,将有益于应对实践中承运方履行交付不能的难题,也符合承运方和收货方的利益平衡。至于可转让运输单证下的货物交付,涉及提单信用的维护和交易安全的保障,适用《鹿特丹规则》的承认性规定会损害当前的海运实践,故不可全盘吸纳公约文本。

提单的物权凭证功能与承运人需凭单放货息息相关,然而单一性认定承运人只有凭单放货才具备合法性,忽视了合理情形下的无单放货,容易造成船上货物停滞、运输成本上升等不利于海上航运贸易的现象频发。平衡好承运方与提单持有者的利益关系,是未来修法应当考量的目的之一。国内的海商制度在与国际公约接轨的倾向下,许多公约的规定蕴含在我国的《海商法》内和海运实践中,但这并不表明我国对公约是一概性接纳,与实际国情的接轨仍是将来立法的重心<sup>[9]</sup>。国际海上运输中效率是一方面,公平是另一方面。通过国际公约的约定和各国国内法的精细调节,将无单放货各方主体的责任明确,调整好利益天平的基准,是实现国际海上货运

贸易持续发展的需要。

#### 四、结语

《鹿特丹规则》是以《汉堡规则》的架构为基础,承续运输法律统一化精神,体现了国际海运贸易的未来进展方向的宝贵的阶段性成果。深入研究协定文本可以探明《鹿特丹规则》所拥有的前瞻性法律价值<sup>[10]</sup>。其中,“运输单证”制度实现了对传统提单制度的发展,包括对提单“物权凭证”功能的传承;货物控制权制度的纳入,填补了以往公约规则的空缺,发挥了对提单规则的补充功能;新类型电子运输单证的引入以及无单放货的有限承认,反映了国际海上货物运输法律的发展趋势,体现了国际贸易的实践需要,对各国国内的海事立法也具有一定的借鉴意义。中国作为当前全球航运大国和占据世界首位的贸易大国,应当重视对《鹿特丹规则》的研究和论证。如若公约被证实有利于平衡当代背景下船货双方的利益,那么是值得我国认可与接纳的。

#### 参考文献:

- [1] 司玉琢. 海商法专论[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2007: 160.
- [2] 张丝路, 李志文. “一带一路”战略下多式联运运输规则研究——以《鹿特丹规则》为借鉴[J]. 兰州学刊, 2017(6): 147-157.
- [3] 郭瑜. 论提单的物权性[J]. 中国法学, 1997(4): 69-77.
- [4] 张敏, 王亚男. 《鹿特丹规则》对提单制度的影响[J]. 武汉理工大学学报(社会科学版), 2010(4): 519-523.
- [5] 傅廷中. 《鹿特丹规则》视角内提单的物权凭证功能之解析[J]. 中国海商法研究, 2010(2): 19-23.
- [6] 李双元, 王海浪. 电子商务法[M]. 北京: 北京大学出版社, 2004: 130.
- [7] 李明敏. 海运实际承运人制度发展研究[D]. 厦门: 厦门大学, 2008: 64.
- [8] 毛爱宏. 《鹿特丹规则》责任限制制度合理性之析[D]. 北京: 北京大学, 2011: 124.
- [9] 侯伟. 《鹿特丹规则》与中国《海商法》修改——基于司法实践的视角[J]. 国际法研究, 2018(2): 81-101.
- [10] 张辉. 2020年的国际海上货物运输法——从海牙时代到鹿特丹时代[J]. 武大国际法评论, 2012(1): 192-212.

[责任编辑 文 川]