

# 《鹿特丹规则》的货物交付规则研究

## —无单放货问题和目的港无人提货解决思路

唐新力 邓非非 杨文聪<sup>1</sup>

**摘要：**货物交付是海上货物运输合同的关键内容和最终环节，但受众多因素影响，海运实务中一直存在着较多的货物交付障碍，也因此对国际贸易的发展产生了较大的负面影响。现行的海运公约和国内立法缺乏对货物交付的体系化规定，仅有的零散式规定也缺乏实务可行性。当前的海运实务，无单放货与目的港无人提货对于整个国际海上货物运输造成的负面影响最为广泛也最为深远，以至于在很多时候阻碍了国际贸易的正常往来。《鹿特丹规则》切合实际，对于无单放货问题和目的港无人提货问题做出了明确的规定，并在此基础上为难题的提供解决思路。

**关键词：**《鹿特丹规则》、无单放货、目的港无人提货、解决思路

### 一、无单放货难题的解决思路

#### （一）无单放货问题概述

凭单放货，是国际海上货物运输长久以来的传统，究其原因，是因为提单是承运人保证据以交付货物的证明，承运人一旦签发提单即构成“确保单证持有人可以支配提单项下货物”的承诺。<sup>2</sup>我国《海商法》也明确规定了提单中“向特定人交付货物的条款”构成了承运

---

<sup>1</sup> 邓非非，广州海事法院湛江法庭法官；唐新力，重庆市南岸区人民法院法官助理；杨文聪，广州海事法院湛江法庭法官助理

<sup>2</sup> Paul Todd, *Bill of Lading and Bankers' Documentary Credit*, Lloyds of London Press, 1990, p.7.

人交付货物的保证。<sup>3</sup>一般来讲，可转让提单（不记名提单）应当凭正本提单交付货物，而不可转让提单（记名提单）是否需要凭单交付在各国司法界有一定的争议。我国在著名的“菲达电器诉总统轮船案”<sup>4</sup>后，逐渐在司法实践中确立了“记名提单也需凭单交货的法律原则”，该原则随后被《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》所吸收，在“盈泰进出口有限公司诉华隆瑞锋国际货运（上海）有限公司案”<sup>5</sup>中，审判法院直接援引其条文的第一、二条<sup>6</sup>作为裁判依据，明确记名提单也需凭单交货。

目前，无单放货产生的海运纠纷不断出现，已经严重影响到国际贸易和航运事业的发展。其原因的产生，笔者认为主要包括以下几个方面：

第一、货物运输速度不断加快，提单的流转速度相应滞后。目前，随着航海科技的快速发展，海洋运输呈现出航速加快航程变短的特点，但目前单据流转速度受技术制约依然没有显著提高，承运人为了减少港口停运等费用以及签订新合同追求新利润，在未收取提单的情况下便交付货物。

---

<sup>3</sup> 《海商法》第 71 条规定：“提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。”

<sup>4</sup> 案情简介：万宝集团广州菲达电器厂（以下简称菲达厂）与 GB LIGHTING SUPPLIER 公司（以下称艺名公司）达成灯饰买卖合同，菲达厂将货物交由美国总统轮船公司承运（以下称轮船公司），轮船公司签发收货人为艺名公司的记名提单。轮船公司将货物运至卸货港新加坡后，艺名公司未付款赎单但要求轮船公司进行交付。经新加坡港务当局证实，轮船公司在得到艺名公司保证之后，将该批灯饰放出。菲达厂因轮船公司“无单放货”的行为将其诉至中国法院，该案经二审终结，最终判定轮船公司需为其“无单放货”承担责任。

<sup>5</sup> 案情简介：盈泰公司与纳泰克公司签订一系列服装订单，盈泰公司按纳泰克公司指示将货物交由华隆公司承运，华隆公司随即签发了收货人为纳泰克公司的记名提单。华隆公司在尚未收回正本提单的情况下，擅自交付货物，致使盈泰公司无法收回货款。盈泰公司随即将华隆公司诉至广州海事法院，该案经广州高院二审最终判定“被告华隆公司在未收回正本提单之前擅自放货系违法行为，但因未对原告盈泰公司造成实际损失，不承担相应的赔偿责任”。

<sup>6</sup> 《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第一条规定：“正本提单包括记名提单、指示提单和不记名提单”；第二条规定：“承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人提单权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任”。

第二、因结汇问题造成提单无法流通。国际贸易中经常会出现卖方提交的单据与信用证规定的不符，银行很多时候会以单证不符为理由拒绝付款。此时，卖方依然持有提单，当货物到达目的港之后，买方无法凭单提货。

第三、买方无力付款赎单或拒绝付款赎单。由于国际贸易发生在不同国家之间，卖方难以掌握买方的真实信息，卖家很可能将货物出售给一个不具备相应实力的买家；此外，国际贸易受国际经济形势以及进出口关税影响，货物的价格波动较大，买方很可能出于对经济利益的考虑，单方面撕毁合同，拒绝付款赎单。

在海运实务中，若承运人坚持凭单放货，势必造成货物无法交货，影响到托运人与收货人正常的贸易往来，也使自己无法从运输合同中拜托出来。但如果不计后果地实施无单放货，虽然有助于维持正常的国际贸易效率，但其对正本提单人利益的损害将会导致承运人承担无单放货的责任。

目前来说，提单上记载的收货人、通知人或相应提货人凭副本提单或提单复印件，加保函进行提货是“无单放货”常见的解决办法。保函在实务中一般可分为无单提货人提供的保函和由运输合同外第三人提供的保函。在“厦门船务公司诉厦门特贸公司”案<sup>7</sup>中，无单提货人自己提供的保函被认为是承运人同无单提货人就无单放货达

---

<sup>7</sup> 案情简介：厦门特贸公司（以下称特贸公司）与 CHRISTHO PTE LTD 公司签订木地板买卖合同，福建厦门船务代理公司（以下称船代公司）为实际承运人。货物运至厦门港后，因特贸公司尚未取得正本提单，故向船代公司请求凭保函提取货物，在船代公司放货之后，特贸公司未按约定付款赎单，船代公司遂因无单放货被 CHRISTHO PTE LTD 公司诉至新加坡法院，经该法院判决，船代公司需承担责任。在船代公司做出赔偿之后，其将特贸公司诉至中国法院，要求特贸公司依保函承担相应责任。该案经法院二审最终判定“原告船代公司与被告特贸公司的保函为善意保函，该保函已构成双方当事人之间的提货协议，具有约束力，被告特贸公司应按提货保函的约定赔偿原告船代公司凭保函交付货物的一切损失。”

成的补偿协议，即承运人通过保函的方式将无单放货的风险与最终赔偿责任转移给提货人，该协议在承运人与无单提货人之间有效，但对第三人特别是提单持有人无效。在“珠运 201 轮”案<sup>8</sup>中，第三人中国工商银行为无单提货人出具的保函被审判法院认定为实质上的保证合同。根据我国《担保法》的规定，承运人有权根据保函的记载要求保证人承担无单放货责任，保证人在做出赔偿之后有权利向无单提货人追偿，但该种保函同样只拥有内部效力，而无外部效力。

同样，实践中还存在用海运单替代提单，以及电子提单替代提单的方式。但上述两种方法都存在技术上的制约，仍然无法从根本上解决无单放货问题。

## （二）无单放货在《鹿特丹规则》下的解决思路

从公约的条文可以总结出，无单放货必须具备三个条件：①货物运输使用可转让运输单证或可转让运输电子记录；②不影响第四十八条第一款的相关内容，即不影响货物仍未交付的认定；③必须存在可以不提交运输单证或电子运输记录的约定，即单证上必须明确表示可以不凭单交付。<sup>9</sup>如满足以上条件，当收货人未及时提取货物或承运人因身份问题拒付或无法找到收货人的情况下，承运人可以请求相应的交付指示。寻求指示的办法遵从托运人到单证托运人的顺序。

---

<sup>8</sup> 案情简介：罗氏化学与药品公司（以下称罗氏公司）与珠海是医药进出口公司（以下称珠海公司）签订药品买卖协议并交由香港大中船务有限公司（以下称大中公司）承运。大中公司签发了凭指示交付提单，通知方为珠海公司。货物到达珠海港后，因珠海公司未出示正本提单，大中公司未交付货物，珠海公司随即出示了中国工商银行珠海分行印制的“提货担保书”。大中公司接受了“提货担保书”，并给珠海公司签发了提货单，但珠海公司提货之后并未付款赎单，大中公司因此被托运人罗氏公司诉至香港法院并被判定承担无单放货责任。鉴于此，大中公司将珠海公司和工商银行诉至法院，要求二者承担连带赔偿责任，该案经二审法院最终判定：“提货担保书”实质上是提货保函，工商银行为实质上的保证人，在保证约定不明的情况下，工商银行应为珠海公司的债务承担连带责任。

<sup>9</sup> 朱曾杰：“初评《鹿特丹规则》”，《中国海商法年刊》，2009年，第20卷，第12页。

按照公约第四十七条规定寻求指示，便会遇到一个棘手的问题，即在 FOB 条件下，如何确定托运人？在采用 FOB 贸易术语的情况下，通常是买方与承运人订立货物运输合同，买方因此成为合同上的托运人，而卖方却是将货物交付给承运人的实际托运人。如果承运人听从买方的指示，则可能要承担相应的“无正本提单放货”责任，如果听从卖方的指示，则有可能因违反合同约定而承担相应的违约责任。<sup>10</sup>在“厦门特区发展公司诉香港美通船务有限公司”案<sup>11</sup>中，审判法院对“托运人”做出了限缩解释，认为在 FOB 贸易术语下其含义应为“本人亲自或委托他人将货物交给承运人的主体”，从而使得呈交货物的卖方成为唯一的托运人。但在公约第一条第 7 款中，却明确规定“与承运人签订运输合同的主体为托运人”。如果承运人按照《鹿特丹规则》“无单放货”模式寻求指示，便会使得买方拥有发出指示的权利，买方在此情况下可以“既当运动员又当裁判员”，而卖方和真正持单人的利益却难以得到保障。

根据公约的规定，承运人依照托运人或单证托运人的指示交付货物后，其在运输合同项下的货物交付义务也就此解除，而不必考虑按照正常程序下的交付条件。义务的免除也等同于责任的免除，在此情况下，《鹿特丹规则》为承运人的责任松绑。另一方面，公约虽然允许特定条件下的无单放货除，但对于提单持有人的权益也有所保护。

---

<sup>10</sup> Charles Debattista, *The Sale of Goods Carried by Sea*, Tottel Pub, 1998, p.47. 在英国法中，托运人拥有中途停运权。

<sup>11</sup> 案情简介：厦门经济特区建设发展公司（以下称建发公司）与台湾六欣企业公司（以下称六欣公司）签订童装销售合同，适用 FOB 贸易术语，承运人为香港美通船务有限公司（以下称美通公司），提单上标注的发货人为六欣公司。货物运至目的港后，因信用证单证不符，银行将全套提单退还给建发公司。建发公司随即要求美通公司退货，但美通公司宣称遵从六欣公司的指示并将货物放给他人。建发公司随即将六欣公司诉至我国法院，福建省高院经二审最终判定：原告建发公司为实际托运人，在持有整套单证的情况下，享有该批货物的所有权，被告美通公司的行为违反了凭正本提单放货的惯例，对此应承担相应的赔偿责任。

如果正本提单持有人是在承运人按照托运人或单证托运人的指示交付之后成为持有人的，按照公约规定他仍可以依据运输合同的约定或者其他相应的安排，取得除货物提货权之外的所有权利；如果该正本提单持有人，对于货物已经交付的情况不知情或理应不知情，则他可以取得提单项下的所有权利。

从公约中可以看到，在承运人交付货物之后成为提单持有人的，如果他对货物交付知情，就不再享有提货的权利，但公约并不排斥他对承运人提起货物灭失、损坏、迟延交付的赔偿请求；而如果该提单持有人对货物交付不知情或理应不知情的话，则他可以享有提货权。在此情况下，判断提单持有人是否知情就直接关系到承运人的责任范围，而公约提供了一种判断方法：通过运输合同记载的货物到达时间或其他内容来推断单证持有人是否对货物交付知情或应当知情。这种判断方法，建立在有合同明确约定的情况下，而一般实践中对于货物到达的具体时间以及查询货物到达的信息并没有做出细致的规定，因此只能通过其他方法来判断持有人是否知情。笔者认为，作为国际贸易的参与者，他们都会为了自己的利益谨慎行事，在成为提单持有人之前，都会尽力去确认货物的交付情况。在此情况下，我们可以把证明提单持有人是否知情的举证责任分配给提单持有人，如果提单持有人无法证明自己不知情，便可推断其对货物已经交付是知情的。

根据公约第四十七条第 2 款之规定，如果承运人因为“无单交货”对善意提单持有人(上文所提及的不知情的持有人)负有赔偿责任，指示方应当赔偿承运人因无单放货而受到的损失。换句话说，适用公

约规则进行无单放货的最终责任，应当是由指示方来承担。那么，指示方负担此种责任的法理依据何在？

无单放货的法律性质，在学术界里有侵权说、违约说以及侵权违约竞合说三种。如果将无单放货的责任作为侵权处理，那么指示方便可视为真正的侵权人，而承运人则应视为实际侵权人。承运人按照指示方的指示进行“无单放货”，便可以看作是一种受雇或代理行为，而这种受雇或代理可以进一步被看作是“隐名”的。当承运人因“无单放货”向权利人做出赔偿之后，当然可以寻求真正的侵权人进行补偿；但如果将无单放货的责任作为违约处理，那么向指示方寻求补偿便难以说得通。根据合同相对性原理，承运人对于权利人的违约责任不受第三人行为的影响，纵然承运人违约行为是因为指示方的要求而做出的，但指示方并不是运输合同中的相对方，该合同之债的效力不应溯及至指示方。

此外，为保护承运人的权利，承运人在按照托运人或单证托运人指示进行“无单放货”之前，可以寻求他们提供相应的担保，在未得到足额担保的情况下，承运人可以拒绝遵从相应的指示。<sup>12</sup>由此可以看出，《鹿特丹规则》在刻意降低承运人因“无单放货”承担的风险，同时也给与指示方和承运人更加充分的自由选择权。

### （三）公约中“无单放货”新规定的影响

公约通过立法的形式，为“无单放货”难题的解决提供了良好的思路。它通过在充分尊重当事人意思自治的基础上，在一定限度内放

---

<sup>12</sup> 李笑黎：“《鹿特丹规则》下无单放货解决机制：从凭保函放货到凭指示放货”，《中国海商法年刊》，2011年，第22卷，第51页。

弃“凭单交货”的传统规则，从而使得无单放货的问题能够得到妥善解决。同时，它注重保护承运人在货物交付时的权利，将责任更多地分配于指示方以及平衡善意持单人的请求权，很好地分配了“无单放货”情况下的权利义务。与出具保函、签发海运单以及使用电子提单等方式相比，此种规定无疑是务实和积极的，其对于减少无单放货纠纷，保障国际贸易的良好运行，也无疑具有重要的意义

但另一方面，公约对于“无单放货”的支持，会极大地削弱提单的物权价值。凭单交付是国际海上货物运输长久以来的惯例模式和行业标准，并得到各国际公约和众多国内立法的支持。时至今日，提单已发展成具有高度信用的贸易工具，一方面它成为国际贸易结汇、经济安全保障的重要手段，另一方面它也是国际融资的重要方式。动摇提单的物权效力，不仅动摇了货物交付制度的根本，也会动摇长期形成的以提单为核心的国际经济秩序，将导致一系列的不良后果。此外，整个无单放货机制，既复杂又不确定，一有不符或不守程序或脱节，均可能对其实施造成影响，<sup>13</sup>其可操作性也存在很大的疑问。

## 二、目的港无人提货难题的解决思路

### （一）目的港无人提货的认定条件

目的港无人提货，一般是指货物运输至合同约定地之后，由于收货人拒收、收货人未能找到或因其他原因导致交付不能的情形。我国《海商法》对目的港无人提货没有做出明确的定义，而是规定当收货人拒绝、迟延提货或者在卸货港无人提货时，船长有权利将货物运送

---

<sup>13</sup> 朱曾杰：“初评《鹿特丹规则》”，《中国海商法年刊》，2009年，第20卷，第13页。

至仓库或其他合适场所，如果产生了相应的费用则由收货人承担且风险也转移至收货人。<sup>14</sup>

目的港无人提货，在近年来海运实务中时常出现，究其原因，一方面来源于海上货物运输合同以及国际贸易合同的纠纷，另一方面则是因为进口国法律、贸易制度以及卫生制度的限制造成无人提货。目的港无人提货不仅导致权利人无法及时取得货物的所有权，从而使货物过期、变质或市场价值下跌，而且将导致承运人在“运费到付”的情况下无法取得海运费，并有可能承担管理货物、处置货物等额外费用。

公约在条文中并没有使用“目的港无人提货”的字样，而是使用“货物仍未交付”这一说法。根据条文规定，有以下情况之一的，被认为是“货物仍未交付”：

①收货人未能按照运输合同的约定，在相应的时间与地点接收货物。在没有合同约定的情况下，未在一个合理的时间与地点接收货物。

②控制方、持有人、托运人或单证托运人都未找到，或在交付不能的情况下，控制方、持有人、托运人或单证托运人拒绝发出指示。

③ 承运人按照公约拒绝交付货物的情况。具体包括：收货人未履行确认收到货物义务时，承运人拒交货物；相应单证的交付规则要求承运人核实身份，而收货人提供的身份不符合相应的记载，承运人拒交货物；指示提单背书不符，电子运输记录身份验证不符，承运人拒交货物。

---

<sup>14</sup> 《海商法》第八十六条规定：“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，由此产生的费用和风险由收货人承担。”

④由于交货地法律限制，承运人无法交付货物。

⑤承运人无法交付的其他情形。

结合上述情形，公约用“货物仍未交付”来替代“目的港无人提货”实在是很有必要。在《鹿特丹规则》中，货物遇到交付障碍，承运人首先可以通过寻求交付指示来完成交付任务，因此就可能存在承运人依据指示改变目的港的情形。

按照公约规定，承运人在货物仍未交付的情况下可以行使相应的权利，但必须以完成合理通知为前提。承运人需要向合同事项中载明的，位于目的地的所有可能存在的被通知人发出合理通知，并按照顺序向承运人知道的收货人、控制方或托运人发出通知后，方可行使相应的权利。

笔者认为，在收货人拒收、指示方拒绝提供指示和交货地禁止交付的情况下，要求承运人发出合理通知是可行的。但在无法找到相应权利人的情况下以及承运人拒绝交付的情况下该通知规则是不合理的。在无法找到相应权利人的情况下，承运人理所当然也无法将通知发出，如果承运人能够将合理通知送达到权利人，那么他完全可以直接请求交付指示。在承运人因收货人不履行相应义务或者未合理表明身份而拒绝交付的情况下，承运人是知晓或应当知晓真正权利人身份的，贸然发出处置货物的通知与国际商贸礼仪不符。在此情况下，友好协商是解决问题的首选。

此外，承运人“合理通知”的义务对于相应责任的分担，没有直接的意义。一般来讲，如果货物处于“无法交付”的状态，货物的风

险自然就转移至有权提取货物的人，承运人对该货物采取相应的行动，只有在其有过失的情况下，才承担相应的责任。也就是说，是否发出“合理通知”并不重要。如果承运人在发出“合理通知”的情况下，错误处置货物导致损失，那么他应当承担责任；如果承运人未发出“合理通知”，但处置货物得当并未造成损失，那么他将不会因为未发出“合理通知”而承担责任。在“武威百花诉法国达飞轮船案中”<sup>15</sup>，被告达飞轮船未向原告武威百花发出合理通知便擅自将货物运至非目的港，从而造成货损，法院最终裁定被告承担赔偿责任但依据却只是其未能合理处置货物，而不管被告是否向原告发出合理通知。《鹿特丹规则》也并未明确规定承运人未履行“合理通知义务”应当承担的责任，因此承运人缺乏遵从该项义务的“动力”。

## （二）承运人处置货物的权利

公约在第四十八条中规定，承运人在货物未能交付的情况下，可以采用下列措施以处置货物：

- ①货物存放在任何合适地方；
- ②如果货物存放于集装箱车辆内，则可以拆开货物的包装，也可以采取包括转移货物在内的其他措施；
- ③依照当地法律或者相应的商业惯例，将货物出售或者进行销毁。

---

<sup>15</sup> 案情简介：武威百花蜂业天然保健品公司（以下称百花公司）与吉泰国际发展有限公司（以下称吉泰公司）签订大蒜头买卖协议，并将此批大蒜交由法国达飞轮船公司承运（以下称达飞公司）。货物出运后，吉泰公司没有按合同付款，正本提单一直在百花公司手中。货物运至目的港汉堡之后，因无人提货，达飞轮船公司遂将该批货物运至巴西，由于大蒜具有易腐烂性，已发生全损。百花公司遂将达飞公司诉至中国法院，经海事法院生效判决认定：被告达飞公司作为承运人应按照合同约定将货物运至目的港并凭正本提单交货，即使发生目的港无人提货的事实，也应当采取将货物卸至仓库或其他场所妥善保管货物，而不应将货物擅自转移至其他港口，因此被告达飞公司应赔偿原告百花公司相应的货物损失。

其中，承运人采取①②措施所产生的费用应由有权提取货物的人承担，在采取③措施将货物出售之后，承运人可以从所得价款中扣除因保管、处置货物而产生的额外支出。并且，在承运人通过相应措施处置货物之后，该货物的风险是由有提取货物的人负担。

《鹿特丹规则》对于承运人处置货物权利的规定与我国《海商法》相似。在“河北中外运久凌储运公司诉河北神龙农业技术有限公司案”中，被告河北神龙农业公司在货物“胡萝卜”到港之后，经原告河北中外运公司多次书面催促，仍然拒绝提货，从而致使胡萝卜腐烂变质。原告遂将被告诉至法院，请求被告支付因处置货物而产生的费用，被告基于自身货物受损向原告提出抗辩。法院最终裁定因已发生风险转移，原告(承运人)河北中外运九公司对胡萝卜腐烂变质不承担责任，同时被告河北神龙农业公司应偿付原告因保管胡萝卜而产生的制冷费、堆存费、滞箱费以及最终销毁货物的费用。

依据公约规定，承运人不仅可以从货物出售的价款中获得因处置货物而产生的额外支出，同时也可以获得应支付给承运人的与运输这些货物有关的任何款项。在这些款项中，主要部分应该是在“运费到付”情况下收取的“海运费”。如果严格按照上述规定，向货物权利人收取海运费，那么在使用 FOB 贸易术语的情况下，便会使得真正的海运费义务人逃脱其职责。在 FOB 项下，买方是运输合同的签订人，其海运费按照合同约定一般是由买方在目的港货到支付，如果由于贸

---

<sup>16</sup> 《鹿特丹规则》第四十八条第 2 款规定：“承运人可以根据情况的合理要求就货物采取，其中包括“将货物存放在任何合适地方；货物载于集装箱内或车辆内的，打开包装，或就货物采取其他行动，包括转移货物；按照惯例，或根据货物当时所在地的法律条例，将货物出售或销毁。”

易原因，买方没有来凭正本提单提货，那么货物此时应当属于卖方所有，卖方为公约中所述的“有权提取货物的人”。那么在此时，就会产生一个矛盾：按照货物运输合同的约定，买方应为支付海运费的主体；而按照《鹿特丹规则》规定，承运人可以将卖方的货物进行变卖以获得海运费。在“青岛思锐国际公司诉无锡富通公司案”中，被告无锡富通公司为卖方，采用 FOB 贸易术语的方式将货物出售给买方并约定运费到付，货物抵目的港后，由于贸易原因，买方并未凭单提货，原告青岛思锐国际公司遂将被告无锡富通公司诉至法院，要求其支付运费并承担利息损失。法院经过审理认为：运输合同中关于运费支付的方式是当事人真实意思的表示，在未先行履行向合同中义务人收取运费的前提下，直接向货物权利人收取运费缺乏法律依据，不予支持。由此可见，我国法院在处理类似情况时首先考虑的是海运合同的相关约定。

### （三）承运人不当处置应负担的责任

根据《鹿特丹规则》第四十八条第 5 款之规定，目的港无人提货期间发生的货物灭失或损坏，承运人不负赔偿责任；除非索赔人能够证明货物灭失或损坏是因为承运人未采取合理的方式或步骤而发生的，并且承运人能够预见自身的行为将导致货物的灭失或损坏。<sup>17</sup>

从上述规定可以看出，公约实际上是为承运人的责任松绑。一般情况下，承运人不需要承担货物灭失、损坏的责任，只有在权利人有充分证据表明损失的产生是由承运人的过失所致，承运人才有可能承

---

<sup>17</sup> 《鹿特丹规定》第四十八条第 5 款规定：“本条所规定的货物仍未交付期间内发生的货物灭失或损坏，承运人不负赔偿责任，除非索赔人能够证明，此种灭失或损坏是由于承运人未能在当时的情况下采取应有的合理步骤保存货物所致，且承运人知道或应当知道不采取此种步骤将给货物造成灭失或损坏。”

担责任。公约将此举证责任分配给索赔人，实质上是一种严重的倾斜，在海运实务中，索赔人由于与承运人相隔甚远且无法第一时间知晓货物发生灭失、损坏的事实，因此很难收集到承运人过失的证据。此外，公约还要求承运人只在自己知道或本应知道不采取相应合理步骤将发生货损的情况下才承担赔偿责任，这又为索赔人的求偿设置了重大障碍。

同时，对于条文中所规定的“合理步骤”也难以界定。一般来讲，对于货物明显应有的处置方法或者承运人存在明显的过失可以通过日常经验推断出来。在“武威百花公司诉法国达飞轮船公司案中”<sup>18</sup>，被告法国达飞轮船公司在目的港无人提货的情况下，擅自将易腐烂的大蒜头由德国汉堡港转运至巴西港，而不是将大蒜头卸在仓库或其他适当场所等措施妥善保管货物，通过常识可以看出承运人未采取合理步骤保存货物，因此审理法院认定被告法国达飞公司对于大蒜头的损坏承担赔偿责任。但在保管货物存在多种措施且每一种措施都无法确保货物绝对安全的情况下，认定“合理步骤”便成为难题。并且受各国技术习惯和技术水平影响，不同承运人对同一批次货物的保存可能存在不同的办法。此外，货物的灭失、损坏一般由多种因素共同造成，很多时候难以界定承运人的过失与货物灭失、损坏有直接的因果关系。笔者认为，该问题的处理只能在参照既有事实的情况下，通

---

<sup>18</sup>案情简介：武威百花蜂业天然保健品公司（以下称百花公司）与吉泰国际发展有限公司（以下称吉泰公司）签订大蒜头买卖协议，并将此批大蒜交由法国达飞轮船公司承运（以下称达飞公司）。货物出运后，吉泰公司没有按合同付款，正本提单一直在百花公司手中。货物运至目的港汉堡之后，因无人提货，达飞轮船公司遂将该批货物运至巴西，由于大蒜具有易腐烂性，已发生全损。百花公司遂将达飞公司诉至中国法院，经海事法院生效判决认定：被告达飞公司作为承运人应按照合同约定将货物运至目的港并凭正本提单交货，即使发生目的港无人提货的事实，也应当采取将货物卸至仓库或其他场所妥善保管货物，而不应将货物擅自转移至其他港口，因此被告达飞公司应赔偿原告百花公司相应的货物损失。

过法官的自由心证来完成。

### 三、结语

由于《海牙-维斯比规则》、《汉堡规则》的立法缺失，国际海上货物运输交付问题一直未得到良好的规制，从而引发了一系列的货物交付难题，也严重影响了国际贸易的顺利进行。《鹿特丹规则》的制定，为问题的解决提供了良好的契机。本文将结合我国过往的货物交付案例，充分论证“无单放货难题”以及“目的港无人提货难题”在《鹿特丹规则》下的解决思路，以实务探讨的角度分析其实施条件、具体流程以及后续影响，以期有益于司法实务。