

无人提货时承运人怎么办？PDF转换可能丢失图片或格式，  
建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/32/2021\\_2022\\_\\_E6\\_97\\_A0\\_E4\\_BA\\_BA\\_E6\\_8F\\_90\\_E8\\_c27\\_32045.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E6_97_A0_E4_BA_BA_E6_8F_90_E8_c27_32045.htm) 国际货物买卖通常由买方、卖方和承运方三方当事人组成，由于涉及装货、运货和卸货、开立信用证、议付货款、支付运费等诸多环节，任何一个环节没有衔接或者出现问题，都可能导致贸易的失败。近日，法院审结的一起国际贸易纠纷既为典型。一，案情简介（1）达成协议 中国A公司（以下简称A公司）与美国B公司（以下简称B公司）签订了一份货物买卖合同，合同约定：付款方式为不可撤销的即期信用证，由B公司租船于1月15日从大连港装船运向韩国釜山港。A公司与B公司就货物的价格、数量和装运期限很快达成了一致，接下来的事情就是B公司寻找承运人。B公司进展顺利，于1月10日，即通知了A公司承运人、货轮和受载期限等情况。当日，B公司与某台湾公司（以下简称C公司）签订了一份航次租船合同，双方约定：C公司派轮船承运B公司所购的货物；船方不负责装卸、积载和平仓；受载日期为1月10日至20日。对于运费的支付，双方后来还做出补充约定，运费应在交货时无折扣的支付；如果船长或船舶所有人要求，收货人有义务在接受货物时支付运费，承运人未收到运费可以留置货物。至此，买卖双方的购货合同，以及买方与承运人的租船合约均已达成，接下来就是两份合同的履行。1月15日，轮船从台湾驶抵大连港，并向发货方A公司递交了装货准备通知书，A公司开始装货，与此同时，B公司通过开证银行开具了等于货款总额的两份信用证转给A公司。信用证明确以下内容：卖方凭船方签署的货物已

于1月24日装到船上，且运费已付的清洁指示提单议付货款；信用证的有效期为1月31日。也就是说，卖方只有在1月24日前装载完毕全部货物，且支付了运费，并在1月31日前议付货款，否则，开证行将不议付货款。事情的发展让A公司有些始料不及，轮船直到1月28日才装载完毕B公司所购的货物。装船后，船方按商检证书确认的重量向A公司签发了三份运费到付且租约并入提单的清洁提单，提单上明示的装船时间为1月28日，迟于B公司信用证列明的最后装船期限4日，尽管如此，轮船并没有即时启航，而是在装载完另一公司的货物后，即1月30日，才开航。由于上述种种原因，直到2月2日，轮船才抵达韩国釜山港，随即递交了卸货准备通知书，要求靠港卸货。（2）货到无人提货到韩国釜山港后，A公司持船方签发的三份运费到付且租约并入提单的清洁提单向信用证开证提示付款。但由于货物装船期超过了信用证规定的期限及出现了提单记载的“运费到付”与信用证列明的“运费已付”的不符点，单证不符，开证行未议付货款，将提单退回了A公司。收货人B公司没有收到提单，无法提取买卖合同所约定的货物。轮船公司别无选择，只有等待提单持有人来提货。轮船一等就是18天，一直无人提货，B公司也未按租船合同约定向承运人轮船公司支付运费。2月20日，轮船公司向B公司发出“在2月22日前付清所欠运费、滞期费610300美元，否则对所载货物进行处理”的通知，催促B公司支付运费，同时将该通知抄送了一份给A公司。B公司迅速作出反应，同意支付运费，但对于超过238500美元的滞期费等其他费用是A公司的违约所致，应由A公司负责。承运人轮船公司当然不同意。2月22日，轮船接承运人的指示在釜山港卸货，并决定委

托当地的韩国公司出售所运货物，以价款折抵所欠运费，当A公司得知轮船要出售所载货物折抵运费时，A公司立即致电轮船公司：“船所载木片为我方拥有所有权，任何人不擅自处理，否则，由此产生的一切后果由处理人承担。”轮船公司没有回复。3月下旬，该批货物以低于到岸总价的20%出售给韩国某公司，造成15万美元的价差损失。轮船公司从价款中提取55万美元作为运费、滞期费、卸货费、移泊费等费用，余款存在代为出售木片的韩国公司帐上。（二）法庭辩论原告A公司在法庭上义正词严地指出，被告轮船公司在滞期费争议未定的情况下，自行扣留运费以外的款项且拒绝将余款退给原告，是非法的。被告应当赔偿原告货款损失，退还不应收留的货款，并支付相应的利息。理由在于，被告与B公司签订的租船合同及所附的提单标准条款是被告与B公司的约定，对原告没有约束力。即使被告认为租船合同所附条件可作为被告在未收到运费、滞期费时留置货物的依据，被告也仅有权留置与未收到有关费用数额大体相等的货物，并应申请法院予以拍卖，被告无权自行处理。被告擅自降抵价格处理原告全部货物导致原告的损失理应赔款。被告认为，其与B公司的租船合同是合法有效的，在承运船将货物运抵目的港而未收到运费的情况下，有权根据合同约定的留置条款对所载货物进行留置处理。如果申请法院拍卖，一方面情况紧急，不容延误，另一方面需支付高额拍卖费用，增加滞期费损失，此举对承运人和原告都不利。货物变卖的价格已属当时情况下当地所能卖的最高价，所以被告无需承担原告所诉的货价损失。被告从货款中扣除理应获取的运费、滞期费、卸货费、移泊费等是完全合理的。（三）法院判决 法院判被

告赔偿原告全部货款，原告向被告支付相应的运费和滞期费。理由在于，在租船合同并入提单的条件下，提单持有人与承运人之间的权利义务关系适用租船合同的约定。因此被告在未收到运费且在卸货港无人提货的情况下。根据已并入提单的租船合同，对所承运的货物有权行使提存的权利，向法院申请对享有留置权的货物予以拍卖，并从拍卖所得价款中优先受偿提单持有人应支付的运费、滞期费等费用，但被告无权未经法院许可擅自变卖货物。被告应承担未依法拍卖货物给原告造成的损失。同时，原告既然主张提单项下货物的所有权，就有义务根据已并入提单的租船合同的约定，向被告支付运费和滞期费，而轮船在卸货港发生的移船费、港口使用费，均属其必付的费用，应包括在运费当中，不应由原告负担。对于该判决，原、被告双方均未提起上诉。（四）解析 在国际贸易中类似以上的纠纷比比皆是。由于种种原因，承运人将货物运到目的港，却迟迟无人提货，为了不让货轮长期闲置，承运人往往会主动处理所载货物，而不适当的处理即是纠纷产生的导火索。那么，在无人提货的情况下，承运人应当怎么做才是适当的哪？就本案而言，原告是提单持有人，在无人提货的情况下，等于是被告为原告运送了货物，原告应依据并入提单的租船合同承担支付运费、滞期费的义务，故本案不需将B公司列为当事人参加诉讼。租船合同及提单虽未明确约定承运人在无人提货的情况下如何处理货物，但根据航运惯例，在卸货港无人提货或收货人怠于提货情况下，承运人有权将货物卸入其指定的卸货港仓库，并把这一情况告知发货人，由此产生的一切费用由发货人承担。如果承运人没有收到运费和滞期费，承运人有权依约定或

法律规定留置被其占有的与有关费用数额大体相等的货物，并可以申请法院或在法院监督下拍卖，以偿付运费和滞期费等费用，但不能自行变卖。(五)观点 A公司在本次贸易活动中多次犯有重大错误，只是A公司的运气好，轮船公司最后走了一招臭棋救了A公司一命。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)