

外贸货物运输途中船舶被扣怎么办

徐 剑 华

当船只被法庭扣留时，经常发生的一个问题是如何处置船上的货物。除了因海难救助而引起的费用补偿问题以外，货物所有者在大多数情况下是完全无辜的。然而，货物的命运却不得不取决于船舶的命运。

当然，在绝大部分场合，船东受到保赔协会的保障，船东很快就能提供索赔的担保，因而船舶就能解除扣留而继续航行。但是，假如索赔未经保险，或者由于某种原因船舶未能很快获释，那么，货物所有者就会遇到麻烦。货物本身很可能是对时间十分敏感的，诸如有的货物容易变质，有的货物市场季节性很强，有的货物是货主生产过程中不可或缺的原材料、半成品或紧缺的备品配件等。

那些急切需要货物尽快运到的货主面临着两种可选择的方案。第一个方案是设法将货物从船上卸下来，或者转到其它船上运走。香港或新加坡的海事法庭在这种情况下首先要求货主出示有效证明(如原始提单等)以证实其对于货物的所有权，其次要求货主对于卸货过程中可能对船舶造成的损坏投保。法庭要求货主承担卸货所发生的一切费用。这一方案的困难之处在于，货物提单往往同信用证一起在银行系统传送交接而不在货主手上。如果船舶不是在规定的目的港，而是在某一个中途港被扣留，实施这一方案就更为棘手。

即使货主能够出示有效证明而被获准卸货，他还可能面临某些具体困难。装有其货物的集装箱很可能被装在底层。要取到某一只指定箱子的唯一办法是使船舶停靠在一个集装箱码头，并移动一大批箱子。除非有许多货主联合采取卸货行动，否则，巨额卸货费用由一家货主

承担的话，其数额将是十分惊人的。大批量的散货将面临另外一个问题。例如，在中途的非专业性码头，你将如何从一艘没有吊机的巴拿马型船上把6万吨铁矿石转到另一艘船上？临时租用带抓斗的浮吊不但耗费大量时间，而且费用十分昂贵。

第二个方案是在保证船舶返回扣留地的前提下，设法同扣船方达成协议，使其允许船舶先驶往目的港卸货。这一方案尤其适用于整船货物只有一个货主的散货船。

如果由于船舶被扣而使货主额外支出卸船费和运输费，那么，货主有权向违约的船东或其它签订运输合同的承运人索取赔偿。但是，如果索赔金额超过了被扣留船舶本身的价值，那么，这项权利往往会落空。根据香港和新加坡的海事法律，货物所有者的索赔权同其它一些契约性索赔一样，在优先次序上排在末尾。船舶被拍卖以后货主很可能轮不到赔偿。

对于扣船方来说，货物的存在也是选择合适扣船方式的一个重要因素。即使司法程序规定货主有卸下货物的义务，但在扣留一艘满载的货船时仍会遇到某些具体困难。最好的办法是迫使货主垫付赔偿金或者作出担保，然后即将船舶释放。如果一艘船舶即将拍卖而货主未能事先将货物卸下，那么，法庭可以下令卸货。假如货主未能在支付一定比例的费用之后将货物提走，那么，可以拍卖货物以支付费用。但是，问题是扣船一方必须预先垫付所有费用，而货物拍卖所得很可能还不够支付这些费用。是否有人买下这批货物也是一个问题。例如，在香港这样的弹丸之地，要是卸下6万吨

(下转第61页)

是：(1)拖延核发许可证的时日；(2)在特定品目中严格限制进口数量。

众所周知，欧洲各国把从日本进口的由廉价劳动力生产的商品看成是对本国相关产业的一种威胁，从而竭力阻止日本入关，美国却截然相反，想方设法促成日本入关，其原因何在？(1)战前的美国对从日本的进口一直采取严格的保护主义措施，因而没有西欧各国曾因日本的大量倾销而导致本国产业陷于困境的那种经历；(2)当时的美国把积极支持日本入关看成是美国对日政策的一部分。二战以后，联合国军对日占领政策的着眼点最初是尽可能地削弱日本的经济力量，使其无力重建军国主义。但是，随着东西方两大阵营对立的不断加深，特别是1950年爆发了朝鲜战争，日本开始逐渐转向以美国为首的西方阵营，美国出于减轻对日援助的负担，并企图把日本作为西方阵营在远东地区的一个桥头堡，为此，美国的对日政策转变为积极扶植和促进日本经济发展，给日本创造世界贸易的充分机会，全力支持日本入关，使其能得到在 GATT 内其它主要工业国所拥有的同等地位。

美国竭力支持日本入关，并不像欧洲各国那样在 GATT 内采取对日歧视的方针，而是在法律上给日本全面的最惠国待遇。但是，具有讽刺意味的是，如此卖力支持日本入关的美国竟在日本刚入关的 1955 年起，就频频要求日本对某些特定品目实行“自动出口约束”。其背景是由于当时日本对美出口的某种纤维制品及杂货急剧增加从而严重扰乱了美国市场。美国政府当时未按 GATT 第 19 条（对进口剧增的紧

急措施)或第 28 条(改变关税率的谈判)的规定选择合法地限制进口的做法,使日本政府和有关产业界对美国的这一“恩典”也乐于作出了积极的响应。

日本政府和产业界之所以唯美国是从，还因为当时日本政府在美国的支持下正在全力以赴地与西欧各国谈判，要求它们撤回对日本适用第35条。同时，日本也不想让外国传媒大肆渲染谈判进程，以破坏日本在国外的形象。另外，产业界中有不少人认为，从长远看实行自动约束毕竟比因无约束出口而造成诸多弊端有利得多。

1968年，各国通过GATT强要日本自动出口约束的品目多达264种，其中有51种就是来自美国的要求。

“自动出口约束”眼下已不只是在日本而是在很多国家、其中几乎是大多数发展中国家施行,并且作为国际贸易的一种惯例已被世界各国所接受。据估计,时至今日,在世界贸易额中属于自动出口约束的份额占压倒多数,其中尤以日本的出口为最。远东“四小龙”的韩国、香港、新加坡和台湾的自动出口约束的比重仅次于日本。在工业发达国家中除日本以外,还有欧洲共同体各国对美出口钢铁实施自动出口约束。虽管如此,但能反映自动出口约束的实际情况的情报和统计资料非常缺乏。笔者认为其原因有二:(1)有关国家的政府和业界害怕公布有关信息会波及其他国家,所以不想公开;(2)做到何种程度才算得上是“自动约束”,从什么角度看它又不算“自动约束”,其界线在概念上是很难明确的。

(上接第67页)

铁矿石,既找不到场地堆放,也没有人需要这些货物。

从扣船一方来说，最好还是等货物卸完之后再行扣船，这倒并非是为了取媚于货主，而是

因为船上有货可能会延误拍卖，而且可能给原告带来巨额的意外费用支出。因此，货主应该利用扣船一方的这种心理，努力劝说其允许先卸货，后扣船。