

论《联合国国际贸易运输终点站经营人责任公约》 有关经营人责任的规定

刘永伟

随着国际贸易运输的发展,国际贸易运输终点站经营人在国际贸易运输中的地位和作用也变得越来越重要。他们负责向公共承运人提供码头、仓储、集装箱设备以及其它有关服务。但经营人在其经营过程中究竟要承担怎样的责任,以前并没有明确的规定,也没有受到足够的重视。直到《联合国国际贸易运输终点站经营人责任公约》(The UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade)的通过,人们对其才有了比较清楚的认识。

早在50年代,国际私法统一协会(UNID ROIT)曾就货物托管和仓储契约问题进行过讨论,1960年该协会又把保管人对在运输中的货物的责任问题列入了议事日程。在1977年国际私法统一协会的第56次会议上,执行理事会设立了一个研究小组起草仓储契约的统一规则。1982年,该研究小组完成了终点站经营人责任公约的起草工作,并于1983年在协会理事会的第62次会议上被通过。同时,由于联合国国际贸易法委员会(UNCITAL)对国际货物运输问题也产生了兴趣,尤其是对《1978年联合国海上货物运输公约》感兴趣,该委员会便与国际私法统一协会取得了联系,并约定在有关问题上进行合作。国际贸易法委员会在1984年的第17次会议上决定成立一个对国际契约实践进行研究的工作组,起草一个统一规则。国际私法统一协会的草案原先只局限于仓储,而委员会的草案则进行了相应的扩展,包括实践中其它几种与货物运输有关的终点站经营。1988年,工作组向委员会建议统一规则采用国际公约的形式,并被委员会采纳。1991年4月,联合国大会通过了《联合国国际贸易运输终点站经营人责任公约》^①(以下简称《公约》)。下面,本文就根据《公约》的有关规定对经营人责任的有关问题进行阐述。

1. 终点站经营人

根据《公约》的规定,所谓终点站经营人(以下简称经营人)是指在营业过程中对在其掌管之下的涉及国际运输的货物提供或设法提供与运输有关的服务的人。经营人对货物进行掌管的期间,包括把货物交给下一个人所需要的时间。即该期间开始于接管货物直到把货物交给下一个指定的收货人。一个人如果同

^① 根据《公约》第2条的规定,本公约只适用于向涉及到国际运输的货物提供的与运输有关的服务。但提供该服务的经营人的营业地必须在公约的某一缔约国内,或此上述服务是在某一缔约国内提供的,或者根据国际私法的规则导致适用了某一缔约国的法律。如果经营人具有一个以上的营业地,则以从整体上与上述服务有最密切联系的营业地为准;如果经营人没有营业地,则以其惯常居住地为准。

时又是承运人,那么,他就不能是经营人。本公约所指的“货物”包括除经营人以外的人提供的由经营人掌管的任何物品,无论是包装货或非包装货,也不论是否集装箱货,只要是涉及到国际运输的即可,即起运地和目的地处于两个不同的司法管辖地区。向货物提供的与运输有关的服务则包括仓储、保管、装货、卸货、理舱、平舱等类似的服务。

2. 经营人的责任基础与限制

《公约》第3条规定了经营人的责任期间,即经营人从其负责对货物进行保管时起,到把货物移交给或置于收货人处理的时间止承担责任。在这一段时间里,经营人是以“受托人”的身份对货物承担责任。“受托人”的地位是其承担义务的基础。显然,经营人的责任是与“保护”货物相联系的,以确保货物不受损害,如包装完好或不受其它损害。但其责任却不包括他所不能控制的其它原因,如货物的质量、数量和重量等。《公约》在第5条中详细列举了经营人的责任基础,包括由其代理人或雇员所产生的相应责任。根据公约的规定,在经营人的责任期间,如果出现了货物的灭失或运输的延迟,那么,经营人就应对上述情形所造成的损失负责,除非经营人能证明他或他的代理人、雇员或被其利用为货物运输提供有关服务的其他人已经为避免事故及其结果的发生而采取了一切所能被合理要求的措施。如果货物的灭失、损害或运输延迟是由提供的与运输有关的服务与其它原因共同造成的,经营人及其代理人或雇员则仅对由其失职而造成那部分损失负责。如果经营人没有在规定时间内把货物交给收货人或其指定的地点,那么,他就要承担延迟交货的责任。如果没有时间的规定,经营人则应在收到有资格的人要求交货后的一段合理时间内交付货物。在这种情况下,经营人的责任不得超过就迟交货物所收取服务费用的2倍半。如果延迟交付的货物只是整批货物的一部分的话,那么,经营人所承担的责任金额最高不得超过整批货物所收取的全部费用。但根据本公约的规定,如果收货人在规定时间的30天之内,或者在没有规定时间的情况下,在发出请求通知的30天内仍收不到货物,那么,有权对货物灭失提出索赔的人,就可以认为货物已经灭失。

在国际海上运输中,对船舶或承运人的责任进行一定的限制是海商法的传统做法,无论是《海牙规则》还是《维斯比规则》或《汉堡规则》也都有相应的责任限制条款。本公约对经营人的责任限制也有相应的规定。根据《公约》第6条的规定,对货物的灭失或损坏,经营人的最高责任限额为毛重每公斤8.33个计算单位。在货物经过运输后立即交给经营人的情况下,无论是海运还是内河运输,经营人对货物灭失或受损的最高责任限额则被限制在毛重每公斤不超过2.75个计算单位以内。如灭失或损坏的只是整批货物的一部分,而该部分货物的灭失或损坏又影响了另一部分货物的价值,那么,在确定责任时,可对重量和价值两方面的损失都进行考虑。然而,无论在何种情况下,经营人对货物灭失或损坏所承担的责任都不能超过第6条所规定的按毛重每公斤不超过8.33个计算单位,即使经营人也同意其最高赔偿额可超过本条的规定。

但是,如果货物的灭失、损坏或者延迟交付是由经营人本身或其雇员或代理人蓄意的作为或不作为而造成的,该经营人则无权援引《公约》第6条规定的最高赔偿限额。根据代理责任原则,经营人的雇员或代理人的上述作为或不作为对经营人也会产生相同效果。

《公约》对经营人责任的限制是针对经营人在移交运输货物中所引起的灭失或损坏而言的。如果经营人把合同货物完好地交给指定的收货人,而且在交货后的3个工作日内没有被通知货物已经灭失或损坏的情况,那么,他就不再承担责任。根据该公约的规定,“移交”只是经营人交货的初步证据,在灭失或损坏不明显的情况下,通知灭失或损坏的时间可被延长至货物到

达最终收货人后的15天。但无论如何该期限都不得超过把货物移交给被指定的收货人后的60个连续日。

如果经营人在货物被移交给指定人的地点参加了检验,那么,就不需要把已经查明的灭失或损坏的情况对经营人再另行通知,只不过对货物灭失或损坏情况进行的任何检验或查看,都应方便所有的有关当事人,包括经营人、承运人以及指定的收货人。在移交货物过程中,如果由于交货延迟而造成损失,指定的收货人应在接到货物后的21天内通知经营人,否则此种损失便得不到赔偿。

3. 《公约》就经营人对危险货物的处理以及安全的确保问题所作的有关规定

如果提供货物的人没有根据货物移交地国家的法律规定而对危险货物进行注明、标签、包装或提供其他文件说明,并且经营人在接管货物的地点也没有被告知货物的危险性,那么,在货物对任何人或财产造成紧急危险的情况下,经营人有权采取所需要的一切预防措施,包括销毁货物。在紧急情况下,上述规定看起来似乎是公正的,但问题是情况是否紧急完全是由经营人判定的,其判定是否合理,《公约》也没有制定一个明确的标准。然而,根据公约的规定,经营人在采取上述有关预防措施所花费的代价仍可向供货人追偿,收货人也可根据交货地国家的法律主张交货人违反了交货义务。此种规定,显然是较多地考虑和照顾了经营人的利益。

4. 《公约》就经营人对其掌握的货物行使留置权问题所作的规定

如果经营人提供了与货物运输有关的服务而没得到偿付,根据公约的规定,经营人有权对货物进行保留,行使留置权。但如果经营人得到了与服务金额相当的充分保证,或者在双方均同意的第三方或政府机构提供了相应的存款,且经营人在该国内也有营业机构,那么,经营人则不能行使留置权。

在经营人的服务费用得到偿付之前,经营人为得到清偿,可根据货物所在地国家的法律规定,对被行使留置权的全部或部分货物进行出售。此种货物也包括经营人在花费一定代价进行修理或改进过的集装箱、托盘等类似物品,只不过对此种物品留置权的行使应限制在物品所在地国家法律所允许的程度内。经营人在出售货物时,必须及时向与货物有关的各方发出变卖货物的通知,包括供货人和被指定的收货人。经营人从变卖货物的所得中扣除应收费用之后,剩余部分必须返还。变卖的权利也必须根据货物所在地国家的法律行使,但公约并未规定变卖金额扣除后的剩余部分应返还给谁。

5. 《公约》有关希马拉雅条款的内容

希马拉雅条款由“阿德勒斯狄克逊”一案^②而得名。有关提单的1968年《维斯比规则》和

^② 在该案中,阿德勒夫人是一名游客,她乘坐P&O公司的一艘名叫希马拉雅号的游轮游览。当阿德勒夫人游览回来下船时,船梯跨断,阿德勒夫人被摔伤。由于阿德勒夫人持有的船票上载有承运人免责的条款,所以阿德勒夫人转而以侵权行为而向船长和水手起诉。当时船长认为他和水手均属于船公司人员,有权享受船公司船票上规定的免责条款,但法院认为船票上的条款是船公司和乘客签订的契约,有权授用契约的人只能是契约双方。作为船公司的雇佣人员无权授用不是由他签订的条款,最后判决阿德勒夫人胜诉。后来一些船公司为了避免类似情况再度发生,往往都在免责条款中规定承运人享有的免责权利,其雇员或代理人也同样享有。人们通常把这一条款称为希马拉雅条款。

既能保证按时足额对出口产品的税额实行征多少退多少、又可保证杜绝骗漏税款行为发生的措施。从近期看,国家在今年首先应对机电、成套项目、高附加值等出口商品在退税上予以倾斜,主要是加速对这些产品的退税速度;明年对上述产品出口增加退税率。从法制上解决出口产品“零税率”的政策势在必行。

总之,为支持出口,年内“三率”虽会出现一些变化,但变化不会大,有些还只能是局部的,因此,出口企业再也不能只依赖政策上的支持而生存,必须按市场经济的规律,采取一切手段,加速改革步伐,加大改革力度,实现两个转变。可以预见,凡是转变得好的、快的企业,就会不断发展;反之,将不可避免地被市场所淘汰。

(上接第 52 页)

1978 年《汉堡规则》也都规定了类似的内容。根据《公约》的规定,被经营人雇佣的雇员、代理人或其他人员在受雇范围内进行的工作,对其所产生的责任,经营人有权授用该公约规定的抗辩和责任限制,而且索赔人从经营人及其雇用人员和代理人或其他人员处获得的赔偿总额累计不得超过公约规定的最高限额。

《联合国国际贸易运输终点站经营人责任公约》旨在取得各国有关法律规范的统一,减少和取消国际贸易中的法律障碍,促进国际贸易的发展。《公约》目前尚未生效,但其被通过则说明了为实现上述宗旨已迈出了一大步。其将来的实施也定能为实现这一宗旨作出贡献。