

国内水路货物合同法律制度：当前主要问题之解决

胡正良¹, 孙悦²

(1. 上海海事大学 法学院, 上海 201306; 2. 上海交通大学 凯原法学院, 上海 200030)

摘要:《民法典》适用于国内水路货物运输合同的条文缺乏足够的具体规定。针对当今国内水路货物运输中存在的三个突出法律问题, 提出运用不真正连带责任理论解决承运人和地位为非承运人的船舶所有人的责任问题, 从证据法角度认定运单是运输合同和承运人接收货物的证明, 以及适用《民法典》的规定解决承运人对不及时提取的货物的处理问题、选择在约定的卸货港之外的港口卸货和在运费等费用未支付时对货物的处分问题。在此基础上提出在《海商法》修改时增设国内水路货物运输合同法律制度从而在根本上完善这一制度此前的应对方式。

关键词: 国内水路货物运输; 法律制度; 《海商法》修改

中图分类号: D922.294 **文献标志码:** A **文章编号:** 2096-028X(2023)01-0014-11

The Legal Regime Governing the Domestic Carriage of Goods by Waterways: Solution of the Current Typical Legal Issues

HU Zhengliang¹, SUN Yue²

(1. School of Law, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China;

2. KeGuan School of Law, Shanghai Jiao Tong University, Shanghai 200030, China)

Abstract: This paper analyses the unsoundness of the current legal regime governing the domestic carriage of goods by waterways contained in the *Civil Code* and, in particular, the three typical issues currently existing in practice. It proposes to solve the liability of the carrier and the non-carrier shipowners by use of the theory of non-real several and joint liability. It demonstrates that the waybill being used in such carriage still has the function of the evidence of a contract and of the evidence of receipt of goods by the carrier. It further demonstrates that the relevant provisions of the *Civil Code* can be used to solve the issues of the carrier's dealing with the goods remaining undelivered, choosing to discharge the goods at a port other than the agreed port of discharge, and disposal of goods when the freight and other expenses are not paid. On the above basis, it points out that establishing the legal regime governing such carriage in the revised *Chinese Maritime Code* in the future in order to improve the countermeasures of this regime.

Key words: domestic carriage of goods by waterways; legal regime; revision of the *Chinese Maritime Code*

在中国, 国内水路货物运输是国内海上货物运输和内陆水域货物运输的统称, 其中后者主要是指长江、珠江、大运河等主要水系的货物运输。自1973年原交通部制定第一部《水路货物运输规则》,

至2000年发布的《国内水路货物运输规则》(简称《货规》)于2016年被废止, 国内海上货物运输合同一直主要由原交通部制定的规则调整。^①原《货规》的废止造成国内水路货物运输法律制度的不完善,

收稿日期: 2022-12-25

作者简介: 胡正良, 男, 法学博士, 上海海事大学法学院教授、博士生导师, 上海海事大学海商法研究中心主任; 孙悦, 女, 上海交通大学凯原法学院助理研究员(博士后)。

^① 1973年《水路货物运输规则》和1987年《中华人民共和国交通部水路货物运输规则》中, 承运人包括“两港一航”, 即装货港、卸货港和航运公司, 港口作业是水路货物运输的环节。1995年修正的《水路货物运输规则》将水路货物运输合同和港口作业合同分离, 但两类合同仍处于《水路货物运输规则》调整范围内。2000年修正后, 规则分为调整水路货物运输合同的《货规》和调整港口货物作业合同的《港口货物作业规则》(简称《港规》)。

并进而给司法实践带来了诸多的法律问题。

笔者基于《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)的相关规定,结合原《货规》中的规定和国内水路货物运输的实践做法,分析现行国内水路货物运输法律制度的不足,运用民法理论,参照《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第四章“海上货物运输合同”的规定,分析国内水路货物运输实践中存在的突出问题并探讨如何解决,提出完善国内水路货物运输法律制度的两种路径。

一、现行国内水路货物运输法律及其不足

2016年《交通运输部关于废止20件交通运输规章的决定》废止了原《货规》和原《港规》,此举主要有两个原因:第一,不符合《中华人民共和国立法法》(简称《立法法》)关于制定部门规章权限范围的规定。依据《立法法》第80条,部门规章应当根据法律和国务院的行政法规、决定、命令,在本部门的权限范围内制定。然而,原交通部制定的具有民事法律性质的原《货规》缺乏法律和国务院的行政法规、决定、命令的依据。第二,存在对这两个规则实际发挥的作用有限的误解。

原《货规》被废止前,2012年《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》(简称《指导意见》)第1条明确规定了原《货规》的两大作用:一是当事人在国内水路货物运单(简称运单)或者其他运输合同中明确约定其权利义务适用原《货规》时,人民法院可以按照其规定确定合同当事人的权利义务;二是没有此种约定时,人民法院可以参照其规定确定当事人的权利义务。换言之,原《货规》被废止前,由于原《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)第十七章“运输合同”和其他法律规定对于解决国内水路货物运输合同纠纷的针对性和可操作性不强,虽然在法院的民事判决中,只可在判决书说理部分引用原《货规》并加以论述,但实质上原《货规》在司法实践中起到了作为确定当事人权利和义务的依据的作用。而且,由于原《货规》对于当事人权利义务作了具体规定,因此其在中国庞大的国内水路货物运输市场中发挥了规范当事

人行为的巨大作用。即使从法院审理案件角度,原《货规》的作用也不能被忽视。在中国裁判文书网上以“水路货物运输合同纠纷”为案由搜索,2011年至2016年法院受理的水路货物运输案件的判决书中,原《货规》的适用率为50.9%。^①

原《货规》被废止后,现行适用于国内水路货物运输合同的法律主要为《民法典》第三编“合同”第二分编“典型合同”第十九章“运输合同”第一节“一般规定”和第三节“货运合同”。虽然该编第一分编“通则”乃至《民法典》第一编“总则”等的一般规定也适用于国内水路货物运输合同,但《民法典》的规定缺乏足够的针对性和具体性。

《民法典》第三编第十九章第一节和第三节继承了原《合同法》第十七章第一节和第三节的内容。其中,第一节仅5个条文,^②第三节也仅13个条文。^③然而,原《货规》制定时,为了满足国内水路货物运输实践的需要,遵循了内容尽可能全面和明确的原则,以为当事人提供行为规则为主、为法院提供裁判依据为辅。原《货规》第1条立法宗旨即规定“为了明确国内水路货物运输有关当事人的权利、义务”。原《货规》由9章共96条组成,其内容显然要比《民法典》第三编第十九章第一节和第三节的内容全面和具体得多。尤其是后者缺乏关于实际承运人,运单与货运记录等运输单证,舱面货、散装液体货、重大件运输,活动物与有动植物等特殊货物的运输,承运人使船舶适航、管理货物的义务,以及临近的安全港口卸货等的规定,更是缺乏关于航次租船合同、集装箱运输和单元滚装运输的特别规定。

《民法典》是基本民事法律,其第三编第十九章适用于各种运输合同,不可能针对国内水路货物运输合同作出全面具体的规定。该章适用于国内水路货物运输合同时,具有实用性的具体行为规则并不充分,针对性和可操作性不强。

例如,《民法典》第825条与原《合同法》第331条的规定相同,规定了承运人对于货物的毁损、灭失的赔偿责任,以及不可抗力,货物本身的自然性质或者合理损耗及托运人、收货人的过错这三项免责,即

^① 参见黄晶:《中国水路货物运输案件司法诉讼现状、特征及启示——基于中国裁判文书网案例的实证分析》,载《中国海商法研究》2021年第2期,第84-86页。

^② 运输合同的定义(第809条)、公共运输承运人不得拒绝货方合理的运输要求(第810条)、承运人在约定的或合理时间内将货物运到约定地点(第811条)、承运人按照约定的或者通常的运输路线运输货物(第812条)、托运人或者收货人支付运输费用(第813条)。

^③ 托运人提供货物运输的信息(第825条)、托运人办理货物运输的手续(第826条)、托运人包装货物(第827条)、托运人托运危险品(第828条)、托运人中止运输权(第829条)、收货人提货义务(第830条)、收货人检验货物(第831条)、承运人责任与免责(第832条)、货物毁损或灭失的赔偿额(第833条)、水路货物联运(第834条)、承运人的运费请求权(第835条)、承运人的货物留置权(第836条)、货物提存(第837条)。

承运人的归责原则为无过错责任。原《货规》第48条在原《合同法》第331条规定的范围内规定了10项免责,^①更具可操作性。而且,原《货规》第30条关于承运人使船舶适航、第32条承运人管理货物等义务的规定,虽然并不意味着只要承运人履行了这些义务便可对货物灭失、损坏或迟延交付免责,但如承运人不履行义务且造成货物灭失、损坏或迟延交付,法院即可认定承运人的责任,从而更具可操作性。更重要的是,规定承运人义务的条款对于承运人具有很好的指引作用和预测作用,有助于其通过履行这些义务而避免或减少赔偿责任,从而更好地体现法律的规范作用。

综上,《民法典》第三编第十九章和其他规定难以以为法院处理国内水路货物运输合同纠纷提供充分的法律依据,更无法为合同当事人提供充分的行为规则。从法的作用角度,其不能充分发挥法的规范作用,尤其是对于实践中船货双方的指引作用及其对于自己行为后果的预测作用,也不能很好地发挥促进和保障水路货物运输业发展的社会作用。《指导意见》前言中指出:“与法律体系相对完善的国际海运相比,国内水路运输法律规范的滞后越来越突出,在一定程度上引发了国内水路货物运输纠纷案件的增长。”原《货规》被废止后,这一不足变得更加突出。

二、当今国内水路货物运输中的三个突出法律问题

(一) 非承运人的船舶所有人对货物灭失、损坏或迟延交付的责任

当船舶承租人、船舶经营人或货运代理人 与托运人订立水路货物运输合同而成为承运人时,便产生实际承运货物的船舶所有人具有何种法律地位,其对于货物灭失、损坏或迟延交付的归责原则,以及其与承运人是否承担连带责任的问题。

1. 船舶所有人的法律地位

与《海商法》第42条第2项实际承运人的定义相同,原《货规》第3条第5项将实际承运人定义为“接受承运人委托或者接受转委托从事水路货物运输的人”。据此,上述情形中船舶所有人具有实际承运人的法律地位。原《货规》被废止后,认定船舶所有人具有实际承运人地位于法无据。随之在实践中

产生的问题是,货方(托运人、收货人或取得代位求偿权的货物运输保险人)能否向船舶所有人索赔,以及船舶所有人承担违约责任还是侵权责任?

由于船舶所有人不是承运人,即不是国内水路货物运输合同的当事人,当货物在其掌管期间发生灭失、损坏或迟延交付,或者造成灭失、损坏或迟延交付的原因发生在其掌管期间时,如满足侵权责任构成要件,其法律地位是《民法典》第七编“侵权责任”第一章“一般规定”和第二章“损害赔偿”规定中的侵权人。换言之,货方可以基于船舶所有人的侵权行为,依法向船舶所有人请求货物灭失、损坏或迟延交付造成的损害赔偿。

2. 船舶所有人的归责原则

与《海商法》第61条第一句的规定相似,原《货规》第47条第1款规定:“……本规则对承运人责任的有关规定,适用于实际承运人。”原《货规》第48条规定承运人对货物灭失、损坏或者迟延交付造成的损害承担无过错责任。据此,船舶所有人作为实际承运人,亦承担相同的无过错责任。原《货规》被废止后,依据《民法典》第832条的规定,承运人依然承担无过错责任,其免责限于其证明损害是因不可抗力、货物本身的自然性质或者合理损耗,以及托运人、收货人的过错造成的情形。

《民法典》第1165条第1款规定:“行为人因过错侵害他人民事权益造成损害的,应当承担侵权责任。”《民法典》第七编并没有就船舶所有人对于货物灭失、损坏或者迟延交付造成的损害的赔偿责任作出特别规定。因而,原《货规》被废止后,如果货方就货物灭失、损坏或者迟延交付造成的损害向作为船舶出租人的船舶所有人索赔,船舶所有人仅承担过错责任。但是,如果货方向作为承运人的船舶承租人索赔,船舶承租人根据《民法典》第832条的规定承担无过错责任后,当其向船舶所有人追偿时,除租船合同另有约定外,船舶所有人需承担无过错责任,进而对船舶所有人产生不同的法律后果。可见,从所要满足的法益看,船舶所有人的归责原则有着与承运人的归责原则客观上彼此同一的需要,但现行法律难以满足这一需要。

3. 承运人与船舶所有人的连带责任

与《海商法》第63条的规定相同,原《货规》

^① 原《货规》第48条规定:“承运人对运输合同履行过程中货物的损坏、灭失或者迟延交付承担损害赔偿责任,但承运人证明货物的损坏、灭失或者迟延交付是由于下列原因造成的除外:(一)不可抗力;(二)货物的自然属性和潜在缺陷;(三)货物的自然减量和合理损耗;(四)包装不符合要求;(五)包装完好但货物与运单记载内容不符;(六)识别标志、储运指示标志不符合本规则第十八条、第十九条规定;(七)托运人申报的货物重量不准确;(八)托运人押运过程中的过错;(九)普通货物中夹带危险、流质、易腐货物;(十)托运人、收货人的其他过错。”

第46条规定:“承运人与实际承运人都负有赔偿责任的,应当在该项责任范围内承担连带责任。”据此,船舶所有人作为实际承运人与承运人承担连带责任明确无疑。

《民法典》第518条第2款规定:“连带债权或者连带债务,由法律规定或者当事人约定。”《民法典》和其他现行法律并无船舶所有人与承运人承担连带责任的规定。因此,船舶所有人与承运人不承担连带责任,除非船舶所有人与承运人、货方对连带责任作出了约定。因而,在没有此种约定时,货方就货物的灭失、损坏或迟延交付造成的损害,应当向非船舶所有人的承运人索赔时,虽然承运人承担无过错责任,但其通常是船舶承租人或货运代理人,往往没有偿付能力,而货方向非承运人的船舶所有人索赔时,其只承担过错责任,结果往往是货方得不到充分的赔偿,甚至得不到任何赔偿。笔者认为,解决上述问题有两种思路。

第一,船舶所有人按照约定承担连带责任。司法实践中,原《货规》被废止后,如果非承运人的船舶所有人签发的运单载明适用原《货规》,法院普遍的做法是认定原《货规》具有确定当事人权利义务的效力,而且根据原《货规》第46条的规定,认定其与承运人承担连带责任。此种连带责任突破船舶所有人依据《民法典》第1165条的规定承担过错责任的限制,船舶所有人与承运人在无过错责任范围内承担连带责任。以下便是司法实践中的三个例子。

案例一:“中国人民财产保险股份有限公司阳新支公司与江苏思远国际物流有限公司(简称思远公司)、安徽华辰船务有限公司(简称华辰公司)海上、通海水域货物运输合同纠纷案”。^① 黄石天海航运有限公司(简称天海公司)与思远公司签订《水路运输合同》,约定思远公司指定“恒大12”轮运输天海公司托运的货物。该轮登记的船舶经营人为华辰公司、船舶所有人为湘潭恒鹏船务有限公司。运单载明托运人为天海公司,“本运单经承托双方签认后,具有合同效力,承运人与托运人、收货人之间的权利、义务关系和责任界限均按水路货物运输规则及运杂费用的有关规定办理”,并在运单上加盖了“安徽华辰船务有限公司恒大12”船章。武汉海事法院在判决中指出:原《货规》虽然已被废止,但当事人

自愿选择以其作为确定托运人与承运人之间的权利、义务关系的依据,并不违反法律规定;“恒大12”轮由华辰公司经营,华辰公司为涉案货物的实际承运人;涉案货损发生于该轮承运期间,根据原《货规》第46条的规定,华辰公司作为实际承运人应与承运人思远公司对涉案货损承担连带责任。

案例二:“海虹国际货运代理有限公司(简称海虹公司)、上海泛亚航运有限公司(简称泛亚公司)水路货物运输合同纠纷案”。^② 中国粮食贸易有限公司作为托运方,海虹公司作为承运方,依照原《合同法》、原《货规》的规定,签订物流合同。货物由泛亚公司所属船舶承运,泛亚公司签发的《水路集装箱货物运单》背面条款第6条载明:原《货规》第三章、第四章、第五章、第七章之内容作为本运输条款的一部分。一审法院大连海事法院在判决中指出:本案货损发生于泛亚公司控制期间,其作为实际承运人应对货损承担赔偿责任;根据原《货规》第46条的规定,海虹公司与泛亚公司在货损赔偿范围内承担连带责任。二审法院辽宁省高级人民法院维持了一审判决。

案例三:“中国太平洋财产保险股份有限公司航运保险事业营运中心与上海梅盛运贸有限公司(简称梅盛公司)、南京众伟皓航运有限公司(简称众伟皓公司)通海水域运输合同纠纷案”。^③ 梅盛公司与众伟皓公司订立水路货物运输合同,梅盛公司签发运单,众伟皓公司以其所有并经营的船舶实际承运货物。货物因该轮单方责任事故随船沉没,经打捞后变形生锈遭受贬值损失。上海海事法院在判决中指出:梅盛公司系涉案货物的承运人,众伟皓系实际承运人;二者均在运单上签章确认承运人、实际承运人、托运人、收货人的有关权利义务适用原《货规》,依法有据,并无不妥;根据原《货规》规定,承运人对运输合同履行过程中货物的损坏、灭失或者迟延交付承担损害赔偿赔偿责任,而承运人与实际承运人都负有赔偿责任的,应当在该项责任范围内承担连带责任;两被告无相反证据佐证涉案货物的损失系因不可抗力,本身的自然性质或合理损耗及托运人、收货人的过错所致,故两被告承担连带赔偿责任。

第二,船舶所有人承担不真正连带责任。笔者认为,如果非承运人的船舶所有人签发的运单未载

① 参见武汉海事法院(2017)鄂72民初1103号民事判决书。

② 参见大连海事法院(2020)辽72民初368号民事判决书、辽宁省高级人民法院(2021)辽民终430号民事判决书。

③ 参见上海海事法院(2020)沪72民初953号民事判决书。

明适用原《货规》，也没有承担连带责任的其他约定时，司法实践中可以运用民法中不真正连带责任理论，认定承运人与船舶所有人承担不真正连带责任。

根据民法理论，不真正连带责任与连带责任都是连带债务的表现形式，前者是指“多数债务人就同一内容之给付，各负全部履行之义务，而因一债务人之履行，则全部债务消灭之债务”。^① 主要区别如下：一是产生的原因不同，即连带责任通常基于共同侵权行为等共同原因而产生数个给付内容相同的债务，而不真正连带债务是基于不同原因产生数个独立的给付内容相同的债务，也即各债务人虽然承担给付内容相同的债务，但各债务的产生是基于不同的法律事实；二是存在的目的不同，即连带责任的多个债务人存在共同的目的，而不真正连带债务的多个债务人之间不存在共同的目的。但是，在对外效力上，连带债务和不真正连带债务并无不同。^② 不真正连带责任强调，在对外效力上与连带责任一致，承担同一给付义务，而实质上各债务人承担的是各自的责任，不代替其他债务人承担责任。^③ 二者具有通过将赔偿不能的风险分配给责任人的方式以保护受害人的共性。在对内效力上，连带债务和不真正连带债务很相似，因为连带责任的多个债务人之间存在内部分摊关系，据此关系存在着内部求偿权，而不真正连带责任的多个债务人之间虽然不存在内部分摊关系，但基于终局的责任承担而不排除内部求偿。不真正连带责任属于广义的请求权竞合，债权人可以选择向其中一个债务人请求或向多个债务人共同请求。^④ 同时，遵循禁止重复赔偿原则，债权人不得就同一损害获得重复赔偿。

源自德国的不真正连带责任理论在中国民法理论界得到普遍承认。虽然中国现行法律没有使用“不真正连带责任”的表述，但《民法典》第1203条规定的产品生产者与销售者的责任，第1223条规定的生产者或血液提供机构与医疗机构的责任，第1233条规定的第三人与污染者的责任，第1250条规定的第三人与动物饲养人或管理人的责任等，都被认为属于立法上针对个别的特殊侵权而规定的真正连带责任。这些条文并未使用“连带责任”

或“不真正连带责任”的表述，而是使用“被侵权人可以向XXX请求赔偿，也可以向XXX请求赔偿”，“XXX赔偿后，有权向XXX追偿”的表述。理论界认为，与此种法定的不真正连带责任不同，一般偶发性的不真正连带责任可由法官行使自由裁量权。不真正连带责任大都是在司法实践过程中的归纳和总结。

而且，司法实践中，即使没有法律的明确规定，一方的违约责任和另一方的侵权责任也可以构成对第三者的不真正连带责任。^⑤ 人民法院一般要求受害人选择责任人之一作为被告提起诉讼，但也有允许受害人将所有责任人列为共同被告提起诉讼的情形，因为这样做有利于构建一案解决机制，节约司法资源和诉讼成本、提高诉讼效率。

据上，就货物的灭失、损坏或迟延交付造成的损害而言，承运人的违约责任和船舶所有人的侵权责任，可以构成对货方的不真正连带责任。虽然承担责任的原因不同，承运人和船舶所有人也不可能造成货物的灭失、损坏或迟延交付的共同目的，且对于货方而言是两个独立的责任，但债务内容相同，即都是对货物的灭失、损坏或迟延交付造成的损害的赔偿。此外，在对外效力上，承运人或船舶所有人一方承担全部赔偿责任后，二者的赔偿责任均归于消灭；如一方承担部分赔偿责任，该部分的赔偿责任对于二者而言也均归于消灭。在对内效力上，承运人或船舶所有人承担赔偿责任后，可以依据二者之间的法律关系向对方追偿。因此，承运人和船舶所有人对货方承担不真正连带责任，符合前述真正连带责任的理论。

但是，在承运人的归责原则与船舶所有人的归责原则统一之前，二者只能在船舶所有人有过错的范围内承担不真正连带责任。

(二) 承运人对货物的处理

实践中存在两种较为普遍的现象：一是在约定卸货港卸货后，货方不支付运费、滞期费、等泊费或其他费用，或者不及时提货，承运人将货物出售；二是在约定卸货港无法及时卸货，包括收货人基于货物品质问题等原因不安排卸货而导致无法及时卸

① 参见郑玉波：《民法债编总论》（修订2版），陈荣隆修订，中国政法大学出版社2004年版，第392页。

② 参见姜强：《〈侵权责任法〉中的连带责任、不真正连带责任及其诉讼程序》，载《法律适用》2010年第7期，第19页。

③ 参见阳雪雅：《论不真正连带责任独立性的缺失——兼评新制定的〈侵权责任法〉相关规定》，载《学术论坛》2011年第5期，第74页。

④ 参见王钦杰、王庆屹：《不真正连带债务之若干问题探讨》，载《齐鲁学刊》2008年第2期，第98页。

⑤ 例如，在“上海龙广机械有限公司与上海雅融仓储有限公司、上海雅贞工贸发展有限公司财产损害赔偿纠纷案”中，出租人将质量不达标的建筑物出租，该建筑物倒塌致承租人受损，出租人对承租人应承担违约责任，而建筑物的所有权人对承租人则应承担侵权责任，出租人和所有权人之间构成不真正连带责任。参见上海市第二中级人民法院（2009）沪二中民二（民）终字第1773号民事调解书。

货,承运人将货物卸于其他港口,且在货方不支付运费、滞期费、等泊费或其他费用,或者不及时提货时,承运人将货物出售。承运人出售货物后,扣除运费、滞期费等费用,将剩余款项返还给货方;出售价款不足以抵扣这些费用时,承运人就不足金额向货方索赔。由此产生的争议是承运人这种处理货物的方式是否合法,具体包括三个问题:一是在收货人不及时提货时,承运人是否可以直接出售货物?二是在货方不支付运费等费用时,承运人是否可以直接出售货物?三是当约定的卸货港不能及时卸货时,承运人是否可以自行选择其他港口卸货?

1. 承运人对收货人不及时提取的货物的处理

对于国际海上运输货物,依据《海商法》第86条的规定,收货人在卸货港不及时提取时,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 risk 由收货人承担。

对于国内水路运输货物,依据《民法典》的规定,承运人有以下两种处理方法:一是第830条规定,货物运输到达后,承运人知道收货人的,应当及时通知收货人,收货人应当及时提货。收货人逾期提货的,应当向承运人支付保管费等费用。这一规定虽然没有《海商法》第86条的规定明确,但可理解为与《海商法》第86条的规定相似。二是第837条规定,收货人不明或者收货人无正当理由拒绝提取货物时,承运人依法可以提存货物。然而,实践中承运人提存货物并不具有可操作性。值得注意的是,承运人依法提存货物时,依据《民法典》第557条的规定,应当视为承运人已履行交付货物的义务,而实际上承运人对货物作这种处理并不意味着承运人已履行交付货物的义务。

2. 承运人在货方不支付运费等费用时对货物的处分

《民法典》第836条是承运人对货物享有留置权的规定,即“托运人或者收货人不支付运费、保管费或者其他费用的,承运人对相应的运输货物享有留置权,但是当事人另有约定的除外”。第453条第1款又规定:“留置权人与债务人应当约定留置财产后的债务履行期限;没有约定或者约定不明确的,留置权人应当给债务人六十日以上履行债务的期限,但是鲜活易腐等不易保管的动产除外。债务人逾期未履行的,留置权人可以与债务人协议以留置财产折价,也可以就拍卖、变卖留置财产所得的价款优先

受偿。”

据此,在货方不支付已到期的运费等费用时,承运人不得直接将货物出售,而只能留置货物,并且除鲜活易腐等不易保管的货物外,只能在约定的或者60天的债务履行期届满后,才能实现货物留置权。需要强调的是,如果轻易允许承运人未经依法留置货物而可以直接出售货物,会引发承运人随意处理货物、致使货方利益遭受损失的道德风险。另一方面,承运人应当在债务履行期届满后及时处理货物,避免货物保管费用等的扩大。

需要指出的是,《海商法》第88条对于承运人可以申请法院裁定拍卖留置的国际海上运输的货物,在规定自留置之日起60日的债务履行期限的同时,规定了承运人可以申请提前拍卖的两种情形,即货物易腐烂变质和货物的保管费用可能超过其价值。然而,《民法典》第453条关于留置权实现的一般规定中,仅规定了前者。对于留置的低价值货物,一旦未付运费等费用的金额加上货物保管费金额达到或超过货物价值,承运人的债权便不能得到留置权的充分保障,因而司法实践中有必要允许承运人在此种情形下及时实现留置权。这样做也符合作为债务人的货方的利益,因为依据《民法典》第455条的规定,对于承运人因实现留置权未得到偿付的运费等费用,货方仍要承担清偿义务。

实践中,有时还会出现承运人可以留置什么货物以及可以留置多少货物的争议。

关于承运人可以留置什么货物,《民法典》第836条规定为“相应的运输货物”,即留置权所担保的运费或其他费用因运输该货物所产生,意味着留置的货物应当与债权属于同一法律关系,但与《海商法》第87条的规定不同,并不要求该货物属于债务人所有。作为例外,依据《民法典》第448条关于商事留置权的规定,当承运人和作为债务人的货方均为企业时,承运人得以因之前货方未付的运费等费用而留置其货物。

关于承运人可以留置多少货物,“相应的运输货物”的表述意味着承运人只能按照应当清偿的价额留置等值的货物。^①《民法典》第450条规定:“留置财产为可分物的,留置财产的价值应当相当于债务的金额。”据此,承运人留置的货物的价值,应当与未付的运费等费用及其利息、处分留置的货物的费用相当。但是,当货物为不可分物时,承运人可以留置

^① 参见全国人大法工委研究室编写组编:《中华人民共和国合同法释义》,人民法院出版社1999年版,第462页。

全部货物。

司法实践中,有时货方主张承运人只能申请法院拍卖留置的货物,而不得变卖或委托拍卖机构拍卖货物。对此,《民法典》第453条第1款明确规定了留置权实现的三种供留置权人选择的途径,即与债务人协议以留置财产折价、拍卖留置财产和变卖留置财产。对于国际海上运输的货物,《海商法》第88条规定“承运人可以申请法院裁定拍卖”留置的货物,其中“可以”一词意味着承运人也可以选择申请法院裁定以拍卖之外的方式处分留置的货物。与《海商法》第11条规定抵押权人实现船舶抵押权、第28条规定船舶优先权人实现船舶优先权,只能申请法院扣押和拍卖船舶不同,第87条的规定是因为货物与船舶相比较,通常价值低、不涉及留置权之外的其他担保物权,并且以申请法院裁定拍卖之外的方式实现货物留置权,具有成本低、效率高的优点。但是,《民法典》第453条第2款明确规定:“留置财产折价或者变卖的,应当参照市场价格。”这一要求是为实现效率价值与公平价值之统一,因为留置财产折价或者变卖留置物可以保障留置权实现的效率,而要求参照市场价格可以避免对货方利益的损害,从而保障留置权实现的公平。如承运人变卖货物的价格低于市场价格,承运人应当承担相应责任。

3. 承运人选择约定的卸货港之外的其他港口卸货

实践中,由于约定的卸货港的原因,或者由于收货人不安排在约定的卸货港卸货,导致船舶不能及时卸货时,承运人为了避免长期等待造成的船期损失,有时自行选择其他港口卸货,由此带来对此种做法是否合法的争议。

针对船舶在约定的卸货港不能及时卸货的情形,原《货规》第35条第1款规定:“因不可抗力致使不能在合同约定的到达港卸货的,除另有约定外,承运人可以将货物在到达港邻近的安全港口或者地点卸载,视为已经履行合同。”该条第2款又规定:“承运人实施前款规定行为应当考虑托运人或者收货人的利益,并及时通知托运人或者收货人。”

在国际海上货物运输实践中,提单通常订有“临近条款”,载明当约定的卸货港不能卸货时,承运人或船长可以将货物卸于临近的安全港口,视为按照约定履行卸货义务。将货物卸于临近的安全港口,也是国内水路货物运输中良好的习惯做法。货物卸

于临近的安全港口并不妨碍承运人在收货人不及时提取货物时将货物卸在仓库或者其他适当场所并由收货人承担由此产生的保管费和风险,以及承运人在实际卸货港留置货物的权利。

《民法典》没有就承运人选择在临近的安全港口卸货作出规定,但第509条第2款规定:“当事人应当遵循诚信原则,根据合同的性质、目的和交易习惯履行通知、协助、保密等义务。”本款关于合同诚信履行原则的规定,包含了合同当事人随附义务的规定。所谓随附义务,是指法律无明文规定、合同也无明文约定,为了确保合同目的的实现并维护对方当事人利益所承担的作为或不作为。诚信履行原则要求当事人除了应履行法律规定和合同约定的义务外,还应履行依此原则所产生的随附义务,即当事人根据合同的性质、目的和交易习惯履行通知、协助、保密等义务。^①

在约定的卸货港不能卸货的情形中,承运人选择在临近的安全港口卸货并通知货方,是承运人履行国内水路货物运输合同的随附义务之协助义务和通知义务的要求。同时,在约定的卸货港不能卸货时,如合同没有就承运人是否可以在其他港口卸货作出约定,可以认为属于合同履行方式不明确。对此,《民法典》第511条第5项规定:“履行方式不明确的,按照有利于实现合同目的的方式履行。”无疑,在约定的卸货港不能卸货的情形中,承运人在临近的安全港口卸货,最有利于实现国内水路货物运输合同的目的。

因此,按照上述《民法典》的规定,并参照国际海上货物运输和国内水路货物运输实践的做法,在约定的卸货港不能卸货的情形中,司法实践中应当允许承运人在临近的安全港口卸货。但是,承运人只能选择与约定的卸货港临近的安全港口,因为临近和安全的要求体现了在维护承运人权利的同时对于货方利益应有的兼顾,即承运人利益和货方利益的平衡。临近是指就近,并不要求最近,但在收货人需要转运货物时要有利于转运。除合同另有约定外,因船舶在临近港口卸货而延长航程而产生的费用和船期损失,应当由货方承担。安全是指船舶可以安全抵达、停靠和驶离,是为了保障船舶和货物的安全,符合承运人和货方的共同利益。

实践中,对于在约定的卸货港能否卸货,需要根据具体情况加以判断。以下两种情形可以认定为在

^① 参见全国人大法工委研究室编写组编:《中华人民共和国合同法释义》,人民法院出版社1999年版,第96页。

约定的卸货港不能卸货:一是港口经营人明确表示需根据收货人的要求安排船舶靠泊卸货,而收货人明确表示不提出此种要求;二是由于港口拥挤或进出港航道堵塞等原因,船舶需等待很长时间才有望靠泊卸货。判断在约定的卸货港能否卸货,既要避免把船舶作为浮动的货物仓库,又要避免承运人为了自身利益在其他港口卸货而过分损害货方利益。因此,同样涉及承运人利益和货方利益的平衡。按照这一要求,除合同另有约定外,无论最终是否在临近的安全港口卸货,船舶在约定的卸货港合理等待靠泊的时间损失,应当由收货人承担。

如在承运人将货物交付收货人之前,托运人依据《民法典》第829条关于中止运输权的规定,要求承运人变更卸货港,则即使托运人选择的卸货港不是与约定的卸货港临近的安全港口,承运人亦有在该港口卸货的义务,但托运人应当赔偿承运人因此受到的损失。

(三) 水路货物运单的作用

关于运单的作用,原《货规》第58条规定:“运单是运输合同的证明,是承运人已经接收货物的收据。”据此,与《海商法》第71条规定的提单的作用相比较,原《货规》第58条规定了运单的两个作用,即国内水路货物运输合同的证明和承运人已经接收货物的收据,但没有规定运单是承运人交付货物的凭证,即承运人交付货物时无需收回运单。因为与国际海上货物运输相比较,国内水路货物运输所需时间短,运输途中货物所有权转让的可能性小,因而不规定承运人凭单交货可以提高交货效率,同时无损交货安全,体现了效率和安全这两个法律价值目标。

运单通常一式六份。原《货规》第62条规定:“运单签发后承运人、承运人的代理人、托运人、到达港港口经营人、收货人各留存一份,另外一份由收货人收到货物后作为收据签还给承运人。”另外一份的作用等同于承运人凭单交货。此外,原《货规》第59条规定了运单应当包括的内容;第61条规定了运单的签发,即“承运人接收货物应当签发运单,运单由载货船舶的船长签发的,视为代表承运人签发”。

无论是提单还是运单,运输单证的作用需由法律创设或在习惯做法中形成并为法律所认可。原《货规》被废止后,产生的问题是运单是否仍然具有国内水路货物运输合同的证明以及承运人已经接收

货物的收据的作用?

《民法典》仅在第831条关于收货人提货的规定中提及运输单证,即“收货人在约定的期限或者合理期限内对货物的数量、毁损等未提出异议的,视为承运人已经按照运输单证的记载交付的初步证据”。可见,本条并未明确规定运单的作用。

原《货规》被废止后,实践中运单的使用仍然很普遍。笔者在中国裁判文书网上以“水路”和“运单”为关键字检索到2016年至2020年的案件数量分别为442、481、512、666和558起。并且,运单记载的内容与原《货规》第59条的规定几乎相同,并延续第61条规定的做法,运单由承运人、其装货港的代理人或载货船舶的船长签发。因此,从民事证据角度看,运单可以成为运输合同的成立和内容以及承运人接收货物的一种书证。而且,原《货规》被废止后,司法实践中亦有判例认定运单的此种作用。^①

三、完善国内水路货物运输合同法律制度的路径

为弥补因原《货规》被废止所造成的国内水路货物运输合同法律依据的缺乏,解决前文所述问题,可以从《海商法》修改之前和修改之后两个时间维度考量完善国内水路货物运输合同法律制度的路径。

(一) 《海商法》修改之前的解决路径

1. 沿用《指导意见》中有关约定适用原《货规》的内容

法律废止,是指享有立法权的国家机关依法定程序和方式宣布终止某种现行法效力的活动。据此,原《货规》被废止,表明其不再产生法律意义上的效力,但并不意味着其不再存在。由于其依然存在,就为国内水路货物运输合同当事人在合同或运单中约定适用提供了条件。

虽然原《货规》已被废止,但实践中国内水路货物运单的沿用依然具有普遍性。并且,实践中大多数运单沿用原《货规》被废止之前的格式,仍有一印刷条款载明承运人、托运人和收货人的权利义务依据原《货规》确定,例如,很多运单右上角注明:“本运单经承托双方签章后,具有合同效力,承运人与托运人、收货人之间的权利、义务和责任界限适用于《国内水路货物运输规则》及运价、规费的有关规定。”有的水路集装箱货物运单背面条款第6条载明:“《国内水路货物运输规则》第三章、第四章、第

^① 参见山东省高级人民法院(2020)鲁民终2977号民事判决书。

五章、第七章之内容作为本运输条款的一部分。”此外,不少国内水路货物运输合同中也仍约定适用原《货规》。原《货规》被废止后,基于尊重当事人意思自治的原则,司法实践中人民法院普遍认定运单的此种印刷条款和合同的此种约定产生原《货规》的内容有效并入运单和合同的效力,并按照原《货规》确定承运人、船舶所有人(实际承运人)和货方的权利义务。前文引用的案例一至案例三便是司法实践中的实证。

除集装箱班轮运输外,国内水路货物运输绝大多数采用航次租船合同。如果航次租船合同中约定适用原《货规》确定出租人和承租人的权利和义务,同样可以认定该约定的效力,适用原《货规》第六章“航次租船运输的特别规定”。其中,第73条规定:“本规则第30条和第33条的规定,适用于航次租船的出租人。本规则其他有关合同当事人之间的权利、义务的规定,仅在航次租船运输形式下的运输合同没有约定或者没有不同约定时适用于出租人和承租人。”据此,在原《货规》被废止前,第30条关于承运人使船舶适航义务的规定、第31条承运人接收货物义务的规定、第32条承运人管货义务的规定,以及第33条船舶不进行不合理绕航的规定,强制适用于航次租船合同的出租人,而原《货规》其他有关当事人之间权利、义务的规定作为任意性条款而适用于航次租船合同的出租人和承租人。此外,第78条规定:“航次租船运输形式下,收货人是承租人的,出租人与收货人之间的权利、义务根据航次租船运输形式下运输合同的内容确定;收货人不是承租人的,承运人与收货人之间的权利、义务根据承运人签发的运单的内容确定。”这一立法例与《海商法》第四章第七节“航次租船合同的特别规定”第94条和第95条的规定相似。

原《货规》被废止后,司法实践中亦存在认定航次租船合同中约定适用原《货规》的效力的案例。以下两个案例便是实证。

案例四:“烟台盈凯海运有限公司(简称盈凯公司)与泰州市华阳海运有限公司(简称华阳公司)、第三人浙江省岱山县华翔海运有限公司航次租船合同纠纷案”。^①盈凯公司作为承租人与出租人华阳公司签订《航次租船合同》,约定船舶、货物和航次,以及运费、受载期限、装船期限和滞期费,其他未约

定事宜适用原《货规》及运价、规费的有关规定。华阳公司签发水路货物运单。大连海事法院在判决中指出:承租人盈凯公司与出租人华阳公司签订的《航次租船合同》成立有效,双方当事人均应依约履行合同义务;该合同约定“其他未约定事宜适用《水路货物运输规则》及运价、规费的有关规定”,故本案可依据原《货规》认定合同双方的权利和义务。

案例五:“日照市天墉物流有限公司(简称天墉公司)与中华联合财产保险股份有限公司福州中心支公司、日照市星海航运有限公司(简称星海公司)、福州鑫誉通物流有限公司(简称鑫誉通公司)等航次租船合同纠纷、海上保险合同纠纷案”。^②天墉公司与星海公司签订航次租船合同,约定星海公司提供“新明发118”轮为天墉公司运输货物。鑫誉通公司签发的运单载明托运人天墉公司、承运人“新明发118”轮、实际承运人“新明发118”轮、收货人天墉公司,承运人、实际承运人、托运人、收货人的有关权利义务适用原《货规》。“新明发118”轮由鑫誉通公司光船承租。一审法院青岛海事法院在判决中指出:天墉公司与星海公司签订的航次租船合同约定,星海公司提供船舶运输货物并收取运费,享有承运人的权利并履行承运人的义务,星海公司为合同承运人,应对运输过程中货物的毁损、灭失承担损害赔偿责任;天墉公司与星海公司签订的航次租船合同及鑫誉通公司签发的运单均明确载明适用原《货规》,虽然原《货规》已经失效,但当事人的该约定并不违反法律规定,因此原《货规》的相关规定可以作为当事人约定的内容,对当事人具有约束力;根据原《货规》第46条的规定,鑫誉通公司对于天墉公司的损失应承担连带赔偿责任。二审法院山东省高级人民法院维持了一审判决。^③

司法实践中,当船舶所有人、船舶经营人或光船承租人不是承运人,但运单由其签发并载明适用原《货规》,或其在运单上实际承运人一栏盖章或盖有船章时,法院认定其为实际承运人,并按照原《货规》第46条的规定,认定承运人和实际承运人承担连带责任。

例如,前述案例一中,法院基于“恒大12”轮实际承运货物和运单上加盖的“安徽华辰船务有限公司恒大12”船章,认定“恒大12”轮船经营人为实

^① 参见大连海事法院(2019)辽72民初756号民事判决书。

^② 参见青岛海事法院(2019)鲁72民初1532号民事判决书、山东省高级人民法院(2020)鲁民终2977号民事判决书。

^③ 参见全国人大法工委研究室编写组编:《中华人民共和国合同法释义》,人民法院出版社1999年版,第462页。

际承运人;又如,前述案例二中,法院基于载货船舶的所有人泛亚公司签发的《水路集装箱货物运单》背面条款第6条载明的原《货规》第三章、第四章、第五章、第七章之内容作为该运输条款的一部分,认定泛亚公司为实际承运人;再如,前述案例五中,法院基于鑫誉通公司签发的运单载明实际承运人为“新明发118”轮,认定该轮光船承租人鑫誉通公司为实际承运人。

但是,如船舶所有人、船舶经营人、光船承租人或其代理人、船长未签发运单,也未加盖船章,同时也没有以其他方式表明其受原《货规》约束,就不能认定船舶所有人、船舶经营人、光船承租人为实际承运人并与承运人承担货物灭失、损坏或迟延交付的连带责任。因此,不能按照《指导意见》第1条规定的第二种情形处理,即在无约定适用原《货规》时,法院不能参照该规定确定其为实际承运人,并与承运人承担连带责任。对此,有待司法实践运用不真正连带责任理论加以解决。

总之,为了沿用《指导意见》中有关原《货规》的内容,应当倡导沿用在国内水路货物运输合同(包括航次租船合同)和运单中载明适用原《货规》的做法。为此,可以制定水路货物运输合同与运输单证推荐格式,将原《货规》的相关规定并入合同或运输单证,供合同当事人选用。此种格式可由相关民间组织如中国船东协会制定。

2. 充分适用《民法典》的有关规定

根据前文分析,在承运人对收货人不及时提取的货物的处理、承运人在货方不支付运费等费用时对货物的处分、承运人选择在约定的卸货港之外的港口卸货等问题上,《民法典》的相关规定可以成为处理纠纷的法律依据,实践中应当充分适用。

3. 实践中将沿用原《货规》内容中合理和成熟的做法作为习惯加以适用

《民法典》第10条确立了习惯作为补充性法源的作用,规定:“处理民事纠纷,应当依照法律;法律没有规定的,可以适用习惯,但是不得违背公序良俗。”本条所指的“习惯”是民事习惯,即民事主体所熟知并实践的生活和交易习惯;习惯,是社会生活中作为一个群体的民事主体所共同承认并遵守的准则。^①原《货规》被废止后,国内水路货物运输实践中,很多合理和成熟的做法沿用了原《货规》的规

定,既有涉及承运人、托运人和收货人权利和义务的内容,尤其是原《货规》第五章“货物的接收与交付”、第七章“集装箱运输的特别规定”和第八章“单元滚装运输的特别规定”的很多内容,也有运单、货运记录等运输单证方面的内容,尤其是第四章“运输单证”关于运单的内容、填制与签发的规定。这种做法被船方和货方普遍认可和遵循,且与《民法典》等现行法律并不违背,也不违背公序良俗。因而,人民法院在处理国内水路货物运输民事纠纷时,可以将其作为习惯加以适用。^②

4. 最高人民法院制定司法解释

最高人民法院应当根据《民法典》,结合原《货规》被废止后国内水路货物运输实践和司法实践,为审理具有普遍性的国内水路货物运输合同纠纷案件,制定相应的司法解释。

原《货规》被废止后,《指导意见》前言中所述的问题变得更加突出。因此,依据《中华人民共和国民事诉讼法组织法》第32条和《立法法》第104条第1款的规定,最高人民法院制定类似《指导意见》的司法解释性文件,对于统一国内水路货物运输合同纠纷案件裁判尺度,加强海事司法对国内水路运输的保障作用,促进国内水路运输的规范发展意义重大。司法解释是一项具有中国特色的法律制度性安排。它的出现是由立法者的法律供给与司法者的司法需求间的缺口决定的。^③最高人民法院针对原《货规》被废止后司法实践中出现的带有普遍性的法律问题制定司法解释,符合司法解释的这一特点。

(二)《海商法》修改之后的解决路径

从长远角度来看,通过对《海商法》第四章“海上货物运输合同”的修改,增设国内水路货物运输合同法律制度,使之适用于国内水路货物运输合同,明确船方和货方的权利义务,是完善国内水路货物运输合同法律制度的根本途径。这是因为《海商法》修改之前完善国内水路货物运输合同法律制度的四种路径都具有局限性。其中,能否沿用《指导意见》中有关原《货规》的内容,取决于国内水路货物运输合同和运单中是否约定了适用原《货规》;《民法典》中与国内水路货物运输合同相关的条文数量很有限;符合习惯的做法数量有限,基本上限于国内水路货物运输操作层面,难以大范围地用于解决当事人

① 参见张新宝:《〈中华人民共和国民法总则〉释义》,中国人民大学出版社2017年版,第18-19页。

② 参见胡正良:《应高度重视航运习惯的法律效力》,载《航运界》2017年7月21日, https://www.sohu.com/a/158942560_173888。

③ 参见黄忠:《论民法典后司法解释之命运》,载《中国法学》2020年第6期,第55页。

的权利、义务和责任问题;最高人民法院制定司法解释需以《民法典》中相关的具体规定为依据,否则便存在司法解释“立法化”问题,也即不能通过司法解释解决所有国内水路货物运输中普遍存在的法律问题。

理论界有学者提出将来对国内水路货物运输单独立法,但由于国家立法资源和调整内容的有限性,单独立法模式过于理想化,而将修改后的《海商法》适用于国内海上货物运输合同更具合理性和可行性。^①通过修改《海商法》的途径完善国内海上货物运输合同法律制度已基本取得共识。但是,对于修改后的《海商法》是否适用于与海相通的内陆可航水域货物运输合同,涉及修改后的《海商法》是否对适用范围进行大的调整,即是否适用于与海相通的内陆可航水域的运输和船舶。支持者认为此举具有必要性,^②并且由于海船与内河船、国内海上运输与内河运输之间存在的物理上和立法传统上的同一性或相似性,这种立法模式具有可行性。反对者认为《海商法》的“海”字限制了该法修改后适用于内河船舶和内河运输,甚至认为内河船舶和内河运输的法律问题可以通过适用《民法典》的规定,辅之以最高人民法院的司法解释得以解决。

笔者认为,对于反对者认为的《海商法》名称中“海”字的限制,宜将所适用的内河船舶和内河运输限定在与海相通的内陆可航水域的船舶和运输,而通过适用《民法典》的规定和制定司法解释并不能解决内河船舶和内河运输法律制度不完善所带来的诸多法律问题,原因在于《民法典》有关规定的不足和司法解释的局限性。

《海商法》修改时,采用专章规定国内水路货物运输合同,还是在第四章“海上货物运输合同”中专设一节,抑或采用《日本商法典》的模式,^③规定内河货物运输合同参照国内海上货物运输合同的规定,属于立法模式的选择问题,学术界对此已有不少论述。^④需要指出的是,交通运输部2020年1月形成的《中华人民共和国海商法(修改送审稿)》将国内

水路货物运输合同作为第四章第七节“国内水路货物运输合同”,并采用“最小双轨制”,参照原《货规》的内容,规定承运人免责事项、运单等少量条文,并订立援引有关国际海上货物运输合同规定的条文。然而,因《海商法》修改的时间和内容均不确定,不能通过《海商法》修改及时解决当今国内水路货物运输中的诸多法律问题。目前仍应当重视前文所述的《海商法》修改前的解决问题途径。

四、结语

综上所述,可以得出以下结论:第一,原《货规》被废止后,《民法典》第三编“合同”第十九章“运输合同”等适用于国内水路货物运输合同的条文不够全面、缺乏针对性和可操作性,使得国内水路货物运输合同法律制度不完善。第二,当今国内水路货物运输实践中,如合同和(或)运单约定适用原《货规》,法院普遍认定当事人的权利、义务按照原《货规》确定,此种做法具有正当性和必要性。第三,当合同和运单未作此种约定时,运用不真正连带责任理论,有助于解决部分承运人和非承运人的船舶所有人对货物的责任问题。第四,当合同和运单未作此种约定时,充分适用《民法典》的规定,可以解决承运人对收货人未及时提取的货物的处理、承运人选择在约定的卸货港之外的港口卸货,以及承运人在货方不支付运费等费用时对货物的处分问题。第五,从民事证据角度,基于水路货物运输运单的签发和内容,可以认定运单仍然具有对运输合同的成立和内容以及承运人接收货物的证明作用,司法实践对此予以认可。第六,在《海商法》修改之前,通过沿用《指导意见》中有关约定适用原《货规》的内容、充分适用《民法典》的有关规定、实践中将沿用原《货规》内容的普遍做法作为习惯加以适用,以及最高人民法院制定司法解释的途径,有助于解决因原《货规》被废止所带来的国内水路货物运输法律纠纷。第七,《海商法》修改时增设国内水路货物运输合同法律制度,是完善国内水路货物运输合同法律制度的根本途径。

① 参见胡正良等:《〈海商法〉修改基本理论与主要制度研究》,法律出版社2021年版,第309-318页。

② 参见侯伟:《关于将内河货物运输纳入〈海商法〉调整范围的立法建议》,载《中国海商法研究》2017年第3期,第13页。

③ 《日本商法典》第三章“海上货物运输的特别规定”第一节“件杂货运输合同”第747条规定:“本节规定,准用于以从事商行为为目的,使用专供在湖泊、河流、港口等非海水区域航行的船舶(手划船以及仅靠橹桨或者主要依靠橹桨移动的船只除外,以下在本编中简称‘非海船’)从事货物运输的情形。”并且,第二节“航次租船合同”第756条规定,第一节中第747条等的规定准用于非海船的航次租船合同。

④ 参见张文广:《〈海商法〉修订的若干焦点问题》,载《中国远洋海运》2018年第6期,第69页;吴煦:《〈海商法〉修改背景下的国内水路货物运输之立法模式选择》,载《中国海商法研究》2019年第1期,第14-17页。