



## 防損公告

2010年1月22日，星期五

### 675 號公告-01/10 ——無人提取貨物的問題——烏克蘭

協會近來在烏克蘭遭遇了收貨人不提取貨物的問題。以下有關該問題的建議全文來自協會在奧德薩的通訊代理。

“集裝箱海運公司經常碰到收貨人延遲或不提取貨物的問題。由於近期的金融危機，更多的烏克蘭收貨人不能夠支付貨款，從而導致他們的貨物滯留在集裝箱中沒有提走。目前，約 400 到 500 個裝有貨物的集裝箱佔據了奧德薩港口集裝箱碼頭的存放空間。

根據大多數提單條款的規定，如收貨人未能在雙方合議的一定時期內(一般是 30 天內)提取貨物，從約定的存儲時間屆滿之日起，承運人可以銷售、銷毀或處置貨物，且可以將其應得部分從銷售貨物受益中扣除。

根據烏克蘭法律，承運人不能直接將貨物交給拍賣公司進行公開銷售。承運人應當宣佈對貨物的留置權，將貨物卸入海關倉庫進行有責存儲，然後根據對質押貨物的有關程式，對貨物進行處置。承運人尤其應向法院提起對收貨人的訴訟，從而取得相關的法院的決定。根據該法院的決定，貨物就可以由烏克蘭國家執行服務處通過公開拍賣進行銷售。整個程式所需時間約為三到四個月。費用包括，集裝箱卸貨費、貨物在海關倉庫存儲費、法律費用、拍賣費(銷售價格的 10~14%)和國家執行服務處服務費(銷售價格的 10%)。

如果承運人沒有因接受





收貨人無數的承諾而拖延時間，而是在交付貨物之日起二到三個月內出售貨物，由於當時的存儲費用相對比較少，承運人就會有較大機會使集裝箱獲得放行，並將貨物存儲費用、延滯費用算到貨方頭上，而得到這些費用的補償。

然而，在實踐中，承運人通常是在集裝箱在港口上放置了六個月甚至幾年之後，才意識到一定要採取某些措施。而到那時候，他們已經欠港口 50,000 美元到 250,000 美元的存儲費，一般來說，到那時候很多貨物已經沒有任何價值，而放行集裝箱的機會也日漸見微。為放行集裝箱能採取的措施僅有以下幾項：

1. 向港口發表遺棄貨物的聲明，由港口當局對貨物進行處置；
2. 銷毀貨物；或
3. 將貨物及其集裝箱重新裝載上船，並將其運至另一個國家進行處置或銷毀(轉口)。

如選擇第一項措施，承運人可以免交港口存儲費，但不能彌補其他任何損失，所有的銷售收入將歸港口所有。整個程式是非常正式的。承運人就被遺棄的貨物向港口當局宣佈後，港口當局便從奧德薩地區的無人提取貨物國家管理委員會取得銷售貨物的授權。該委員會每隔一段時間召開會議，有時間隔時間長達三至六個月。對於上述集裝箱擁塞港口的問題，該委員會在每次會議上只能就該等事件中極小的一部分進行考慮。委員會可能會優先考慮對該港口有商業利益的貨物，如對港口本身來說是必要的貨物(如建築材料或工具)或可以很快以高價賣出的貨物(如新的汽車)。

如果貨物“無利可圖”(如車齡在七年以上的車輛、過期的食品等)，就得等上若干年該委員會才會就其作出決定，甚至有可能永遠都不會就其作出任何決定。在烏克蘭法律體系下，港口有權也有責任處置無人提取的貨物。然而，港口經常對承運人不置可否，除非能夠快速作出某種決策，否則承運人的存儲費的支付問題就要拖延好幾年。



應當注意的是，如果上述港口/委員會同意承運人將貨物遺棄在港口，選擇遺棄貨物對於承運人來說成本是最低的，而且是最少問題的，其原因如下，由於只有在清關後才可能對貨物採取處置措施，而在清關時要求提交提單原件，貨物發票，原產國證書以及合格證書等，但一般來說，所有這些檔由收受人持有而不是由承運人持有，因此承運人無法提供以上文件。無人提取貨物國家委員會銷售該等貨物不需要以上檔。這對承運人來說是一個相當大的利處。

銷毀貨物不但要取得海關的批准，還需取得國家衛生服務部門和生態服務部門批准，有時甚至還需要植物或動物服務部門的批准。承運人可以將取得批准的艱巨任務交給負責銷毀的公司，但是在烏克蘭進行銷毀的總費用通常會讓承運人望而卻步，因為加上銷毀之前累計的存儲時間，整個的銷毀代價可能會遠遠超過集裝箱的總價。另外，在烏克蘭並非所有的貨物都可以銷毀(如舊/損汽車不可以進行銷毀)。

一般來說，在歐洲其他國家銷毀以及銷售無人提取貨物的費用以及正式程度都沒有烏克蘭的高。因此，在仔細考慮過上述所有選擇之後，承運人通常會採取再出口措施。再出口的費用相當高，而且需要進行清關，但至少可以使集裝箱從烏克蘭這樣一個在解決似乎可以直截了當加以解決的問題上以採取官僚主義態度聞名的國家中運出。

另外，如果承運人選擇銷毀或再出口長期滯留的貨物，由於港口同樣會因能騰出存儲空間而受益，承運人便有機會取得港口存儲費用的折扣。

