



## 防损公告

2010年1月22日，星期五

### 675号公告-01/10——无人提取货物的问题——乌克兰

协会近来在乌克兰遭遇了收货人不提取货物的问题。以下有关该问题的建议全文来自协会在敖德萨的通讯代理。

“集装箱海运公司经常碰到收货人延迟或不提取货物的问题。由于近期的金融危机，更多的乌克兰收货人不能够支付货款，从而导致他们的货物滞留在集装箱中没有提走。目前，约400到500个装有货物的集装箱占据了敖德萨港口集装箱码头的存放空间。

根据大多数提单条款的规定，如收货人未能在双方协议的一定时期内(一般是30天内)提取货物，从约定的存储时间届满之日起，承运人可以销售、销毁或处置货物，且可以将其应得部分从销售货物受益中扣除。

根据乌克兰法律，承运人不能直接将货物交给拍卖公司进行公开销售。承运人应当宣布对货物的留置权，将货物卸入海关仓库进行有责存储，然后根据对质押货物的有关程序，对货物进行处置。承运人尤其应向法院提起对收货人的诉讼，从而取得相关的法院的决定。根据该法院的决定，货物就可以由乌克兰国家执行服务处通过公开拍卖进行销售。整个程序所需时间约为三到四个月。费用包括，集装箱卸货费、货物在海关仓库存储费、法律费用、拍卖费(销售价格的10~14%)和国家执行服务处服务费(销售价格的10%)。

如果承运人没有因接受





收货人无数的承诺而拖延时间，而是在交付货物之日起二到三个月内出售货物，由于当时的存储费用相对比较少，承运人就会有较大机会使集装箱获得放行，并将货物存储费用、延滞费用算到货方头上，而得到这些费用的补偿。

然而，在实践中，承运人通常是在集装箱在港口上放置了六个月甚至几年之后，才意识到一定要采取某些措施。而到那时候，他们已经欠港口 50,000 美元到 250,000 美元的存储费，一般来说，到那时候很多货物已经没有任何价值，而放行集装箱的机会也日渐见微。为放行集装箱能采取的措施仅有以下几项：

1. 向港口发表遗弃货物的声明，由港口当局对货物进行处置；
2. 销毁货物；或
3. 将货物及其集装箱重新装载上船，并将其运至另一个国家进行处置或销毁(转口)。

如选择第一项措施，承运人可以免交港口存储费，但不能弥补其它任何损失，所有的销售收入将归港口所有。整个程序是非常正式的。承运人就被遗弃的货物向港口当局宣布后，港口当局便从敖德萨地区的无人提取货物国家管理委员会取得销售货物的授权。该委员会每隔一段时间召开会议，有时间隔时间长达三至六个月。对于上述集装箱堵塞港口的问题，该委员会在每次会议上只能就该等事件中极小的一部分进行考虑。委员会可能会优先考虑对该港口有商业利益的货物，如对港口本身来说是必要的货物(如建筑材料或工具)或可以很快以高价卖出的货物(如新的汽车)。

如果货物“无利可图”(如车龄在七年以上的车辆、过期的食品等)，就得等上若干年该委员会才会就其作出决定，甚至有可能永远都不会就其作出任何决定。在乌克兰法律体系下，港口有权也有责任处置无人提取的货物。然而，港口经常对承运人不置可否，除非能够快速作出某种决策，否则承运人的存储费的支付问题就要拖延好几年。



文件。无人提取货物国家委员会销售该等货物不需要以上档。这对承运人来说是一个相当大的利处。

应当注意的是，如果上述港口/委员会同意承运人将货物遗弃在港口，选择遗弃货物对于承运人来说成本是最低的，而且是最少问题的，其原因如下，由于只有在清关后才可能对货物采取处置措施，而在清关时要求提交提单原件，货物发票，原产国证书以及合格证书等，但一般来说，所有这些档由收受人持有而不是由承运人持有，因此承运人无法提供以上

销毁货物不但要取得海关的批准，还需取得国家卫生服务部门和生态服务部门批准，有时甚至还需要植物或动物服务部门的批准。承运人可以将取得批准的艰巨任务交给负责销毁的公司，但是在乌克兰进行销毁的总费用通常会让承运人望而却步，因为加上销毁之前累计的存储时间，整个的销毁代价可能会远远超过集装箱的总价。另外，在乌克兰并非所有的货物都可以销毁(如旧/损汽车不可以进行销毁)。

一般来说，在欧洲其它国家销毁以及销售无人提取货物的费用以及正式程度都没有乌克兰的高。因此，在仔细考虑过上述所有选择之后，承运人通常会采取再出口措施。再出口的费用相当高，而且需要进行清关，但至少可以使集装箱从乌克兰这样一个在解决似乎可以直截了当加以解决的问题上以采取官僚主义态度闻名的国家中运出。

另外，如果承运人选择销毁或再出口长期滞留的货物，由于港口同样会因能腾出存储空间而受益，承运人便有机会取得港口存储费用的折扣。

