

ISSN 1003-7659

中国海商法年刊

ANNUAL OF CHINA MARITIME LAW

2003

中国海商法协会主办

中国海商法年刊

2003

《中国海商法年刊》编委会编辑

中国海商法协会主办

《中国海商法年刊》
编辑委员会成员名单

主 编 司玉琢
副主编 尹东年 王桂云
编 委 (按姓氏笔画排序)
王海明 冯立奇
朱曾杰 刘书剑
孟子群 金正佳
於世成 傅廷中

中国海商法年刊(2003)
ANNUAL OF CHINA MARITIME LAW

1990 年创刊

第 14 卷 2004 年 1 月出版

<http://www.dmupress.com> E-mail: qk@dmupress.com

主 办	中 国 海 商 法 协 会
编 辑	《中国海商法年刊》编委会
出 版	大 连 海 事 大 学 出 版 社
主 编	司 玉 琢
发 行	大 连 海 事 大 学 出 版 社
印 刷	大 连 海 事 大 学 印 刷 厂

ISSN 1003—7659
CN 21—1034/D

公开发行

定价: 平装 18.00 元
精装 25.00 元

中国海商法年刊

2003 年

第 14 卷

目 录

联合国贸法会“运输法草案”讨论

关于无单放货的立法尝试

- 评《UNCITRAL 运输法草案》有关无单放货的规定
..... 司玉琢, 蒋跃川(1)

* 论权利转让

- 评《UNCITRAL 运输法草案》关于权利转让的规定
..... 蒋跃川(19)

* 货物控制权之研究 邬先江, 陈海波(36)

《海商法》专题研究

* 论修改《海商法》应否补充规定英国模式的“最大诚信原则”

- 兼对海上保险法最大诚信原则的反思
..... 朱作贤, 李 东(55)

* 论提单所证明之海上货物运输合同的性质

- 兼论提单对第三人的效力 韩立新, 阙琳琳(69)

* 再论记名提单下的无单放货 初北平(83)

* 论我国船舶所有权登记的属性 李志文(93)

- 对我国《海商法》中有关航次租船合同的某些问题探讨
 姚洪秀(103)

论 文

- * 论我国扣船管辖制度的立法完善
 ——兼论海事诉讼中不便审理法院原则 刘兴莉(113)
- * 被视为灭失货物“再现”的海商法空白点
 ——对《海商法》第50条修订的建议
 侯淑波,林忠治(125)
- * 试论《合同法》的实施对于国际货运代理业的影响
 张志国(133)
- * 鉴定结论在海事诉讼中的运用 袁绍春(148)
- * 受控承运人制度研究 徐 峻(159)
- 论专业信用担保在海事担保中的应用
 崔淑萍,邢远扬,蒋跃川(175)
- 论国际公约的司法适用
 ——由一个案例引发的思考 宋伟莉(189)
- 对我国海上保险法的思考与展望 汪鹏南(199)
- 船舶碰撞造成油污损害民事赔偿责任的承担
 韩立新,司玉琢(215)
- 论建立和完善我国有关船舶油污损害赔偿责任限制
 程序的必要性 郭 萍,陈 雷(227)
- 从“雅河”船碰撞案看设立海事赔偿责任限制基金程序
 的完善 关正义(241)
- 论完善我国海事赔偿责任限制程序制度 ... 祝默泉,沈晓平(247)
- 浅析我国《海事诉讼特别程序法》对证据的庭前陈述制度

和庭前举证制度的规定	阎铁毅, 赵 楚(260)
域外法查明的若干基本问题探讨	詹思敏, 侯向磊(270)
英国的调解制度——近期发展	杨良宜, 杨大明(286)

述 评

2003 年我国海事法学研究综述 ...	李志文, 叶元华, 张 丹(294)
《中华人民共和国港口法》述评	叶红军(310)
关于最高人民法院(1998)交提字第 3 号民事判决书若干 问题的思考——兼论“无单放货”纠纷的法律适用问题	李 海(326)

研究生论文选登

论无船承运业务下的海上货物留置权	朱惠勇(343)
未到期债权在船舶拍卖中的法律地位	邢立娟(353)

案例评析

一起涉外船舶代理侵权赔偿纠纷案	伍载阳, 倪学伟(362)
燃油争议热点问题分析及最新案例介绍 ...	万晴雪, 郑 飙(371)

国际公约与航运法规

中华人民共和国港口法	(377)
中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则	(386)
中华人民共和国港口危险货物管理规定	(396)
中华人民共和国船舶载运危险货物安全监督管理规定	(402)
中华人民共和国海上海事行政处罚规定	(410)

中华人民共和国沿海航标管理办法·····	(447)
最高人民法院关于适用《中华人民共和国民事诉讼法特别 程序法》若干问题的解释·····	(452)
最高人民法院关于涉及担保纠纷案件的司法解释的适用 和保证责任方式认定问题的批复·····	(462)
最高人民法院关于已承担保证责任的保证人向其他保证人 行使追偿权问题的批复·····	(463)
最高人民法院关于可否将航道养护费的缴付请求列入船舶 优先权问题的批复·····	(464)
关于加强台湾海峡两岸不定期船舶运输管理的通知·····	(465)
最高人民法院关于处理《担保法》生效前发生保证行为的保 证期间问题的通知·····	(467)

学术组织与学术活动

中国海商法协会大事纪(2003)·····	(468)
中国海商法协会 2003 年度“中外运”杯海商法优秀论文 评选获奖名单·····	(470)
英文目录·····	(471)

注:带*号者的论文为 2003 年度“中外运”杯获奖论文。

[期刊基本参数]

CN21-1034/D * 1990 * a * 32 * 480 * zh * p * ￥18.00 * 1500 * 30 * 2004-01

[文章编号] 1003-7659-(2003)01-0001-18

关于无单放货的立法尝试

——评《UNCITRAL 运输法草案》有关 无单放货的规定

司玉琢, 蒋跃川

(大连海事大学法学院, 辽宁 大连 116026)

[摘要] 无单放货包含许多具体的问题需要解决, 如记名提单下存不存在无单放货问题, 签发可转让运输单证时是否允许、在什么条件下允许承运人无单放货, 等等。这些问题也正是联合国贸法会目前正在审议的《运输法草案》所面临和必需解决的。本文即结合草案的现有案文, 对其中与无单放货有关的条款及其立法背景等进行介绍和评析。

[关键词] 无单放货; 运输法; 运输单证

[中图分类号] DF961.9 **[文献标识码]** A

一、前言

货物交付是海上货物运输中十分重要的一环。但是, “在现有的海上运输公约中对交货这一问题只作了有限的探讨”。^①究其原因, 不能不说与《海牙/维斯比规则》实行“钩到钩”的责任期间, 以

* [收稿日期] 2003-12-09。

[基金项目] 国家社科基金项目“国际海上货物运输法律统一问题研究”, 项目编号: 03BFX053。

[作者简介] 司玉琢, 大连海事大学法学院教授, 博士生导师。

蒋跃川, 大连海事大学法学院讲师, 海商法博士研究生。

① 引自《联合国贸法会秘书处对运输法草案的说明》§ 160。《海牙/维斯比规则》只规定了索赔通知、货物检验条款; 《汉堡规则》仅规定了迟延交付; 1990年CMI海运单统一规则》第7条规定, 承运人凭收货人身份证明交付货物。

及承运人对货物的责任不包括“交付”环节有关。《汉堡规则》实行港到港运输,特别是《UNCITRAL 运输法草案》(以下简称《草案》)拟实行“门到门”运输,货物交付的重要性就突出出来,为此,《草案》试图对货物交付问题确立一些基本规则,以尽可能地减少分歧,促进海上货物运输立法以及航运实践的统一。但正如《联合国贸法会秘书处对运输法草案的说明》^①(以下简称《说明》)中所指出的那样,由于货物交付问题十分复杂,而各国立法以及实务界的做法或习惯之间又存在着重大区别,因此,《草案》“不奢望解决有关交货的所有问题”,^②而“仅提供一些一般性的规则”。^③

承运人在目的港交货时可能会面临两个主要难题:一是无人提货;二是无单放货。通常情况下,这会是两个独立的问题。但是,在某些情况下,尤其是在签发了一份可转让运输单证的情况下,如果持单人不来提货,承运人就可能不得不向有权提取货物的人无单放货,这时,这两个难题就会同时出现在承运人面前。从这个角度来看,这两个问题其实并不是完全割裂的。《草案》对无人提货的情况,规定了一系列与以往的立法或惯例都不相同的规则,^④而其中,赋予承运人的救济途径之一,就是允许其在一定的条件下可去无单放货。本文着重讨论《草案》对无单放货问题的有关规定。

二、无单放货的概念

首先要说明的是,本文所说的“无单放货”(delivery of the goods without the original Bill of Lading),是指承运人未凭正本运输单证将货物交付给有权提取货物的人——收货人。它不同于

① 联合国统一文号为:A/CN.9/WG.III/WP.21。

② 《说明》§160。

③ 《说明》§162。《草案》第十章专章规定“货物交付”。

④ 参见《草案》49条(b)~(e)款及50~52条。与我国《海商法》第86条相比,《草案》的规定主要有以下几点不同:1.在无人提货的情况下,承运人负有通知控制方或托运人或发货人的义务;2.控制方、托运人或发货人应就货物交付向承运人发出指示,承运人根据上述人等的指示交货,不承担无单放货的责任;3.增加了承运人的处置权的范围,尤其是承运人可以出售货物。

错交货(mis-delivery of the goods)。错交货是指承运人将货物交付给了无权提取货物的人,此人可能不持有运输单证,也可能持有运输单证。无单放货与错交货常常混淆的是前一种情况,即承运人将货物交付给了并不持有运输单证的无权提取货物的人。

无单放货与错交货的法律后果是完全不同的:无单放货属海商法调整的范围,通常情况下,承运人应对此承担违约责任;而错交货,承运人则应承担侵权责任,对此,英国法曾有“根本违约”之说,认为其不应再由海商法进行调整。

在实践中,最常见的无单放货,是在签发可转让运输单证(如指示提单)的情况下,承运人未凭正本单证,而是以其他方式——如凭着收货人出具的提单副本加保函——交付了货物。这种情况固然是无单放货的多发症,却绝不是无单放货问题的全部。事实上,在无单放货这一问题上,不论是国际,还是国内,目前均存在着许多有争议的问题需加以解决或进一步明确。这些问题主要包括:

1. 不可转让运输单证下的无单放货问题;
2. 可转让运输单证下的无单放货问题。

三、不可转让运输单证下的无单放货

不可转让单证(如记名提单)是否也要凭单放货?未凭单放货承运人是否要承担无单放货的违约责任?对此,虽然有少数国家有明确的法律条文予以规定^①,但从整个国际范围来看,这一问题显然远未得到最终解决。一方面,少数国家对此问题虽有明确规定,但所持的态度却存在差异——目前至少有2~3种以上不同的立法取向;另一方面,更多的国家对这一问题尚未有明确的规定或定论。即便在英国,有关这一问题的判例也极不稳定。在我国,这一问题同样没有得到根本解决——不论是在立法或司法层面,还是在学理探讨的层面——一直是海商法学界讨论的热点问题。

^① 如美国《1916年提单法》第80103条(b)款。

(一)《草案》的规定

《草案》对未签发可转让运输单证时的货物交付规定如下^①：

“如果没有签发可转让运输单证或可转让电子纪录：

(1)控制方应在货物到达目的地之前或之时，将收货人的姓名告知承运人。

(2)承运人应在第7条第3款所提及的时间和地点，在收货人出示适当的身份证明后将货物交给收货人。”

该条适用于两种情况：(1)签发了一份不可转让的运输单证——如记名提单；(2)没有签发任何运输单证。

该条第一款规定了控制方(通常为托运人)行使控制权，指定或变更收货人的时间限制——货物到达目的地之前或之时。该款的另一层含义是，只要在货物到达目的地之前或之时，货物尚未交付，则控制方就可以行使控制权，改变运输单证上记载的收货人，或者在没有签发运输单证的情况下，重新指定收货人。

该条第二款规定，承运人应当向不可转让的运输单证上记载的或控制方指示的收货人，或者在没有签发任何单证的情况下，向控制方指定的收货人交付货物；而交货的条件为：该收货人需出示适当的身份证明。因此，在《草案》的框架下，如果签发了一份诸如记名提单这样的不可转让单证，或者没有签发任何单证时，承运人在目的港交货时只需查明收货人的身份即可向其交货，并不需要其出示提单。《草案》的这一规定是在总结各国立法和司法实践经验的基础上，并参考了《1990年国际海事委员会海运单统一规则》的相关规定做出的，^②反映了国际航运实践的客观要求。

(二)理论上的分析

承运人在目的港向谁交付货物，其实是源于托运人的指令。托运人的这种指令，通常是通过他在提单正面“收货人”一栏的记载

^① 《草案》第48条。

^② 该规则第7条规定：“承运人凭收货人出示适当身份证明交付货物。”

以及其后的各种行为,而被固定并体现于提单之上,使得承运人在目的港可以知悉托运人指令其将货物交给谁。对于承运人而言,在起运港按照托运人的要求——体现在收货人一栏中的记载——签发提单,就意味着他接受了托运人的指令,承诺并保证按托运人的指令交货。而在目的港,承运人根据提单所显示的托运人的指令去交货,是承运人对于其承诺和保证的信守。

在签发指示提单的情况下,由于指示提单必须通过背书转让,所以,托运人给承运人的交货指令只有通过背书转让提单这一行为才能使承运人知悉;即承运人在目的港只有查验提单的背书,才能确定托运人是否指令他将货物交给向其要求提货的人。而要检验提单的背书,当然得要求提货人出示(to present)提单。因此,在签发指示提单的情况下,承运人必须凭单交货。

在签发不记名提单的情况下,由于不记名提单无需背书即可转让,所以,托运人给承运人的交货指令直接通过转让提单这一行为下达给承运人。因此,在目的港,承运人也必须要求向其提货的人出示提单,以证明托运人已将提单转让给该人。

但是,在签发记名提单的情况下,托运人的交货指令在货物交运时就已经确定,即将货物交给提单上记名的收货人。由于记名提单不得转让,因此,除非托运人在货物交付前行使控制权或贸易法上的“中途停运权”,托运人不可能通过任何其他行为,变更其下达给承运人的交货指令。也就是说,托运人是否已将提单转让给记名收货人,或者该记名收货人是否持有正本提单,并不能推翻托运人此前已做出的交货指令;承运人按照这一指令去交货,只需查明向其提货的人是否是提单上的记名人,没有必要要求收货人出示提单;承运人向提单上的记名人交付货物,即已履行了其根据托运人的指令去交货的保证。除非法律明确地做出相反的规定。

总之,在签发记名提单的情况下,要求承运人也要凭单交货,是没有理论根据的。《草案》还是基于这一理论基础,同时总结实践

做法,做出上述规定的。当然,在那些记名提单也可以转让或者有条件转让的立法例下,托运人就有可能通过转让记名提单而更改其交货指令,此时,承运人就必须凭单交货。

(三)国内外司法实践的最新发展

《最高人民法院公报》2002年第5期全文刊登了最高人民法院(1998)交提字第3号民事判决书的内容。^①该判决明确指出:“本案提单是记名提单,不具有物权凭证效力。”所以,应当说,对于记名提单不属于物权凭证这一主张,在我国司法界已经取得了共识。既然记名提单不属于物权凭证,也就没有理由要求记名提单下的货物交付一定要凭单进行。2002年5月17日,英国上诉法院对Parsons Corp. and Others 诉 CV Scheepvaar tondememing 一案做出判决。从该案一、二审法官的辩论中,可以得出这样一个结论:记名提单在英美国家不视为“提单”之一,^②他们认为“可转让”的提单才是真正意义上的提单,真正意义上的提单应当具有物权凭证的内涵。所以记名提单不是“海牙—维斯比规则”所指的提单。因此,有学者认为,记名提单实际上已经不具有提单的性质,只不过是海运单的别名而已。^③当然,英国也有与此相反的判例,上诉法院于2003年4月6日,在“THE RAFAELAS”一案中做出判决,推翻一审判决,认为记名提单属于英国1971年海上货物运输法意

① 见《中华人民共和国最高人民法院公告》,2002年第5期(总第七十九期),pp. 175~178;或中华人民共和国最高人民法院民事审判第四庭编,《中国涉外海事审判指导与研究》,北京,人民法院出版社,2002年第2卷(总第3卷),pp. 186~193。但值得注意的是,上述两个刊物中的判决书的内容似乎并不完全一致。本文以《中华人民共和国最高人民法院公告》刊登的判决书的内容为准。

② 英国1992年《海上货物运输法》第1条第2款将记名提单排除在该法规定的提单范围之外,记名提单的转移对该单证所记载的货物权利没有任何影响力。参见WILLIAM TETLEY 著,张永坚等译,《海上货物索赔》,大连:大连海事大学出版社,1993,pp. 781~785。美国《1916年提单法》第6条规定,公共承运人签发不可转让提单必须在提单正面注明“非流通”或“不得转让”字样。这实际上就是美国1936年《海上货物运输法》第6条所规定的“不可流通”的收据,是由国内法规定的附特别条款的运单。显然,在美国,记名提单是一种不可转让、不可流通的单证。

③ 辛玉兴,一种新型的运输单据——海运单,载:《国际商务》,1995(5),p. 48。

义上的提单,同时认为记名提单是一份“document of title”^①。新加坡上诉法院于 2002 年 10 月 3 日,在“VOSS v APL CO. PTE LTD.”案的判决中也认为,记名提单是“document of title”,承运人也要凭单放货。^②

我国最高人民法院在总结司法实践的基础上,在《海事审判实务问题解答(讨论稿)》第 40 条对于“托运人凭记名提单向承运人主张无单放货的请求能否受到法律保护?”这一问题解答到:“根据海商法的规定,记名提单不得背书转让。在货物交付前,托运人可以凭其持有的记名提单行使中途停运权,甚至与收货人协商修改提单记载的事项。但是在货物交付给提单上记名的收货人之后,托运人即丧失了对其所持有的提单项下货物的任何权利。托运人凭记名提单向承运人主张无单放货货物损失的,其诉讼请求不能得到保护。”这一解释是对当前记名提单下无单放货问题的一个正确、完整的概括,它既符合提单法理论,又是司法实践的总结。另外,这一解释虽没明确规定在记名提单下,承运人可以“无单放货”,但其实质与上述《草案》的规定完全一致的。^③

四、可转让运输单证下的无单放货

(一)可转让运输单证下货物交付的一般规则

根据《草案》的规定,如果签发了一份可转让运输单证或电子记录,在通常情况下,收货人向承运人要求提货,以及承运人向收货人交付货物,应遵照下列一般规则进行。

1. 行使运输合同下任何权利的收货人有义务提货。《草案》第 46 条规定:“货物到达目的地后,根据运输合同行使其任何权利的收货人应在第 7 条第 3 款规定的时间和地点接收交付的货物。如

^① 其重要理由是记名提单至少可转让一次,从托运人转到收货人。该判决尚未由 Lloyd's Rep. 报导,判决书编号为 [2003] EWCA Civ 556。该案现已上诉到上议院。

^② 详见 [2002] 2 Lloyd's Rep., p. 721, 第 48 段。

^③ 不可转让运输单证下的无单放货,请参见司玉琢,蒋跃川,论记名提单下的无单放货,中国涉外商事、海事审判指导与研究,2003 年 2 卷,pp. 151~155。

果收货人违反此项义务,将货物留给承运人或履约方保管,承运人或履约方将作为收货人的代理人照看货物,但不对货物的灭失和损坏承担任何责任,除非此种灭失或损坏是由于承运人或履约方的故意或明知可能造成损失而轻率地作为或不作为造成的。”

2. 持单人有权提货,承运人有义务向该持单人交货。《草案》第49条(a)款规定:“(i)在不影响第46条规定的情况下,一份可转让运输单证的持单人有权在货物到达目的地后要求承运人交货,此时承运人应按照第7条第3款规定的时间和地点凭提交的可转让运输单证向该持单人交货。如果签发了不止一份正本可转让运输单证,则交出一份正本即已足够,其他的正本即行失效。”

上述规则至少明确了以下两点:

第一,收货人即使持有可转让的运输单证,在他不行使运输合同项下的权利时,也没有义务提货,只有当他行使了权利,如控制权,才有义务提货。这是参照了英国1992年COGSA的规定:提单转让权利随同转让,但义务不同时转让,只有收货人行使权利时,义务才转让。

第二,提货对持单人来说是一项权利,但对行使运输合同项下权利的收货人来说,则是一项义务。这是由于提单在持单人手中时,更多地体现为物权凭证功能,在收货人手中时,则更多地体现为合同功能。

(二)承运人面临的困惑

围绕着可转让运输单证下的无单放货问题,承运人面临着下列两个困惑:

困惑之一:提货凭证功能与航运实践的矛盾。按目前的通说,可转让运输单证是一份提货凭证。^①各国的立法和司法实践普遍认为:在签发可转让运输单证的情况下,承运人必须凭单交货;承

^① 见《海商法》第71条,《汉堡规则》第1.7条。

运人无单放货的,应承担因此而发生的损失;在根据保函交付货物时,保函是一个保证赔偿承运人遭受此种损失的独立合同,对有权提取货物的人而言,其向承运人的请求权不受该保函的影响。

然而,与可转让运输单证的提货凭证功能相矛盾的是,在航运实践中,目的港无单放货的情况却普遍存在。^①以至于有船长声称,他“从未见过正本提单!”目的港无单放货的原因可能是多方面的。^②就某些货物运输而言,无单放货可能已成为一种习惯做法,甚至于在租船合同中订有要求承运人必须无单放货的条款;在某些情况下,坚持要求凭单放货可能也是不合适的,如运输的是鲜活货物,货物的仓储费用很高等。

总之,无单放货现象的普遍存在,使得提单的提货凭证功能与航运实践发生很大的偏离(deviation)。^③

困惑之二:物权功能与合同功能双重性的矛盾。可转让运输单证不仅仅是一份物权凭证,^④它同时还是一份货物运输合同(或其证明),这两种功能显然都应得到尊重。在承运人应当按照其在单证中所作的承诺,将货物安全、及时地运往目的地并交给收货人的同时,承运人也应获得合同给予的保障——尤其是,应保证承运人在航程结束时必须能够及时处理货物,而不应使其承担继续保管货物的责任,以及因此而带来的额外费用和 risk。这不仅仅是运输合同的要求——运输合同从本质上来说是一份以完成货物的位移为标的的合同,在合同标的已经实现之后,要求承运人继续承担保

^① 据 CMI 统计,班轮运输中存在 15% 的无单放货现象,租船运输能达到 50%,而矿物、油类等重要商品运输高达 100%。很多租船合同都有这样的条款:承运人在目的港无需凭提单交货,只凭租家的指示即可。而且,这种现象呈上升趋势。

^② 无单放货的原因如:(1)在短航程中,提单的流转晚于船舶抵达目的港的时间;(2)在提单流转过程中,因有关方(如托运人、银行等)的疏忽造成提单延迟到达;(3)在以单证买卖的形式进行的国际贸易中,一份可转让提单在被签出后,可能会被多次买卖,经过一系列的买方、卖方,才能最终被用于提货,这便有可能使提单晚于货物本身到达目的港;(4)提单因丢失、被窃、损毁等原因而灭失,致使收货人在目的港不能出示提单。等等。

^③ 参见《说明》§ 162。

^④ 有学者称之为“权利凭证”,本文仍沿用“物权凭证”。

管货物的责任显然是不合适的^①；同时，从促进货物流通、减少货物风险、以及便利现代贸易等角度考虑，给予承运人这种保障也是具有积极意义的。这样一来，可转让运输单证的上述双重功能之间就似乎存在一个悖论：如果要尊重可转让运输单证的物权凭证功能，承运人就必须凭单放货，而如果要尊重其合同功能，就应使承运人能够及时地交货（允许无单放货）。这显然是可转让运输单证的物权凭证功能与合同功能双重性所带来的矛盾。

承运人所面临的上述困惑，给《草案》起草者们提出了一个无法回避的问题：可转让运输单证下究竟是必须凭单交货，还是可以允许承运人在一定条件下无单放货？如果允许承运人有条件地无单放货，具备什么条件承运人可以无单放货？承运人实施这种“合法的”无单放货，将会产生哪些法律后果？如何在保证提单的物权凭证功能和允许承运人无单放货之间取得适当的平衡？

（三）《草案》的基本态度

对待可转让运输单证下的无单放货所面临的上述困惑，目前主要有两种观点：

一种观点认为，承运人必须凭单交货，以保证“提单是打开货物仓库的钥匙”，否则，承运人应赔偿因无单放货给货方造成的损失。甚至有些国家的法律规定，承运人若无单放货，将丧失享受责任限制的权利。此时的承运人，实际上相当于买方交付货款的“保证人”，因此，这一观点受到了货方和银行的支持。

另一种观点认为，在航运实践中，承运人不可能永远做到要求收货人在提货时交出提单，所以，一味地要求承运人必须凭单交货，是不现实的；“把无单放货的责任总是推到承运人头上，这没有

^① 运输合同的这一性质在《草案》第4.1.3条中得到了进一步的确认：“货物交付的时间和地点为运输合同中约定的时间和地点，或者，如果该合同中没有关于交货的任何具体约定，则为符合行业习惯或惯例的时间和地点。如果运输合同没有任何此类具体约定，也没有此类习惯或惯例，则交货的时间和地点为货物从根据运输合同它们被装载在的最后的船只或车辆上卸下的时间和地点。”