

印度最高法院：港口無權向船東和代理人收取被棄貨物的倉儲費/滯期費

20 多年前，該宗案件交由 Gard 倫敦公司律師 Kelly Wagland 處理，時至今日終於塵埃落定。感謝 Bose & Mitra & Co 律師事務所的 Amitava Majumdar、Damayanti Sen 和 Tripti Sharma 律師提供了印度最高法院對 *The Chairman, Board of Trustees, Cochin v. M/s Arebee Star Maritime Agencies Private Ltd. & Ors* 一案（簡稱“Arebee 案”）判決的詳細信息。此案判決對於有船駛往印度的班輪經營者而言，有著重大積極的影響。



近年來，Gard 收到了大量關於集裝箱在印度、巴基斯坦和孟加拉國港口被拋棄或無人領取的案件報告。這些集裝箱和貨物被拋棄的主要原因是托運人錯誤地申報了貨物內容。在集裝箱（和箱內貨物）無人認領期間，班輪經營者須承擔高額的倉儲費和其他費用。*Arebee* 案的判決確認，一旦印度港口已接管集裝箱和貨物並提供相關收據，就不能再要求船東或船舶代理人承擔倉儲費和滯期費。

長期以來，金額可能非常可觀的倉儲費和相關費用問題一直備受爭議，還曾作為 1963 年《主要港口信託法》（簡稱“《港口信託法》”）條款釋義這一廣義問題的一部分，提交至印度最高法院。提交時述及的問題包括港口委託人將其所交託的集裝箱拆

箱卸貨以及將空箱歸還給貨運代理人的責任（無論是法定責任還是合同責任，如果有的話）的範圍。

Arebee 案判決的背景

Arebee 案的基本爭議涉及一批用集裝箱裝運的“舊”合成羊毛破布貨物（下稱“貨物”），這批貨物從 1998 年起一直置於柯欽港口委託公司的場所內，未辦理清關。貨物從集裝箱中被取出，以便海關進行檢查。海關部門檢查後，稱該批貨物事實上包含“全新的服裝”（而非收貨人申報的破布）。這引發了高額關稅、罰款和其他收費。貨物的這一錯誤申報導致清關嚴重延誤。收貨人隨後拒絕辦理貨物清關（主要是考慮到不斷增加的倉儲費用）。在收貨人與海關當局之間爭議持續的同時，貨物和集裝箱一直置於港口場所，未辦理清關。據此，在貨物滯留港口場所的整個期間，港口對貨物和集裝箱徵收了倉儲費，並向船舶代理人/集裝箱所有人索要這些費用。

船舶代理人/集裝箱所有人向喀拉拉邦高等法院起訴，主張根據《港口信託法》及主要港口關稅管理局（簡稱“港口關稅局”）於 1999 年 11 月 10 日、2000 年 7 月 19 日和 2005 年 9 月 13 日下達的命令，其無須支付超出被棄貨物到岸之日起 75 天以後的倉儲費。這一訴求被安排與同樣涉及貨物涉嫌錯誤申報的類似爭議一併審理。

喀拉拉邦高等法院在一審判決中指出，代理人一再要求港口對被棄集裝箱拆箱卸貨。但港口以沒有場地為由拒絕。法院進一步指出，由於 (a) 收貨人未提取貨物；且 (b) 港口未拆箱卸貨，因此產生（並持續產生）了向船東及其代理人徵收的過高倉儲費。喀拉拉邦高等法院認定，《港口信託法》第 61 和 62 條中的“可以”（“may”）一詞使港口有義務在收貨人未提走貨物的情況下盡快出售或以其他方式處置貨物。法院進一步認定，根據港口關稅局的命令，港口信託公司有權索要至多不超過 75 天的租金。

港口將喀拉拉邦高等法院的判決，上訴至最高法院。最高法院注意到，在這一問題上有與此不一致的判決先例。因此，最高法院合議庭將案件移交給更大的合議庭，以便對該問題作出最終決定。

最高法院合議庭的調查結果

法院在做出判決時，對《港口信託法》和 1962 年《海關法》（下稱“《海關法》”）進行了全面考量；對於迫切需要的澄清的船東和代理人是否須就倉儲費向港口承擔責任這一問題，給出了答案。概括如下：

(a) 誰是與貨物有關的所有人？《港口信託法》第 2(o) 條釋義

《港口信託法》對貨物的“所有人”和船舶的“所有人”分別作出了定義，並明確規定，為船舶提供的、須由船方付費（即代理費）的服務，與針對到岸貨物提供的服務是截然不同、完全分開的。

與貨物有關的“所有人”的定義包括對貨物享有實際權益權利者，例如托運人、發貨人、收貨人以及負責銷售、保管或裝卸貨物的代理人。法院認為，“負責……裝卸貨物的代理人”的措辭足夠明確，涵蓋了參與貨物裝卸的船舶代理人。法院還認定，船舶代理人也可以安排貨物的裝卸，在這種情況下，該等代理人也屬於《港口信託法》中定義的“所有人”。儘管《港口信託法》並未明確將船東提述為貨物的“所有人”，但法院認為，如果認定船東的代理人屬於該定義的範疇，而船東本身卻不在此列，將會是不恰當的。

隨後，法院研究了《港口信託法》第 42(2)條，其中規定，如果“所有人”要求，受託人管理委員會/港口信託公司可以接管貨物，並應提供收據。法院認為，因此很明顯，如果船東或其代理人不是“所有人”，則港口就將沒有理由從船東或其代理人處接管貨物。

(b) 一旦貨物移交給港口即解除責任

法院進一步指出，根據《港口信託法》，一旦港口接管貨物並提供了相應收據，就不得再向收據接收方（包括船東和代理人）追究任何貨物滅失或損壞責任。

另一方面，從正式簽發收據之時起，港口便成為貨物的受託人，對貨物的滅失、毀壞或變質承擔責任。

(c) 倉儲費用的支付

法院進一步審視了《港口信託法》，並指出：

(i) 對於為了解除船東留置而由港口保管的貨物，須支付的倉儲或儲存費用應僅由對貨物享有權利的當事方支付，而在貨物已經到岸且船舶已經離開港口後，絕不應當由船東或船東代理人支付。

(ii) 對於由港口保管的貨物，出售通知書只需發送給收貨人或其他對貨物享有實際權益方。這些主體繼而有義務運走貨物。

(iii) 法院進一步指出，如果計劃運走或出售港口保管的貨物，可能也需要向“運送貨物到岸的船舶的代理人”發出通知。法院解釋稱，只有當船舶代理人已表明，船東對運費和其他費用享有留置權，而且必須用出售貨物的所得來償付這些費用時，向船舶

代理人發出上述通知才是有意義的。因此，船東或其代理人並不是有義務遵守港口通知的人，因為他們既不是貨物所有人，也不是貨物的其他權利人。

這些調查結果肯定了以下觀點：貨物一旦交給港口保管，且港口簽發了收據，港口就不能再向船東/船舶代理人索要任何與貨物有關的費用。因此，存放於受託人管理委員會場所的貨物僅與貨物的所有人或其他權利人有關，而與船舶代理人或船舶本身並無關係。

(d) 港口有義務在一段特定時間內處置其保管的貨物嗎？

一審法院認為，《港口信託法》第 61 和 62 條中的“可以” (“*may*”) 一詞須理解為“應當” (“*shall*”)，而最高法院不同意這一說法。最高法院認定，在第 61 和 62 條所述的某些情況下，港口有權自主決定出售貨物。但是，港口不能武斷地行使其自主決定權，因為作為國家機構，其受到《印度憲法》的約束。

儘管如此，法院認為港口根據憲法有義務在其接管貨物之日起的一段合理時間內，出售其保管的貨物。《港口信託法》第 63(1)(c)條規定的期間是從貨物到岸之日起算，最長不超過四個月。如果港口未能在此期間出售貨物，則必須就相關原因給出合理的解釋。如果經查解釋合情合理，而且此後貨物的所有人或權利人並未將貨物運走，則港口有權向該等貨物所有人收取懲罰性的滯期費。

(e) 進口貨物的集裝箱是否也構成貨物的一部分？

法院注意到，《海關法》和《港口信託法》包含平行規定，要求兩部法律下相應的主管當局接管、儲存和出售進口貨物，這些規定應該一併理解。法院考慮了各項判決（以及其中對美國法院制定的“原裝規則”的處理），並認定根據《海關法》，作為進口貨物容器的集裝箱不得被稱為所進口的“貨物”。拆箱卸貨後，須將集裝箱退還給船東代理人或集裝箱所有人。

法院進一步指出，無論進口的貨物屬於哪種類型，計算其價值時都不會考慮集裝箱的價值，因為根據法律，只有裝在集裝箱內的貨物才被視為進口貨物。

(f) 法律規定的提單背書與船舶代理人在提單上背書的效力不同

1856 年印度《提單法》第 1 條所稱的“背書”是指托運人或貨物所有人在提單上以被背書人為受益人進行背書，從而將財產所有權轉移給被背書人的行為。法院確認，船舶代理人在提單上進行的、表明貨物已交付的背書，並不屬於 1856 年《提單法》規定的背書。

結論

Arebee 案的判決最終確定，在被棄/無人認領貨物已經交由港口保管，並已取得相關收據的情況下，船東和代理人對港口收取的貨物倉儲費不承擔責任。

近期在貝魯特發生的多起事件突顯了危險貨物在港口長時間存放的危害，在這一背景下，上述判決的作用尤為明顯。隨著新冠危機的持續，情況進一步惡化；作為企業關停或縮減經營規模而產生的連鎖反應，本協會目睹了更多例無人認領或被拋棄的貨物，從而引發了高昂的倉儲費用。

這一判決將大大減輕船東/船舶代理人的負擔；在此判決之前，他們往往要在毫無過錯的情況下承擔這些繁重的費用，還無法追索。

該判決的重要性還在於，它明確設定了港口的嚴格責任，即在合理的時間範圍內處理掉被棄/無人認領的貨物，並及時拆箱卸貨，歸還空箱。

需要注意的是，該判決具體適用於印度的 13 個主要港口。對於在印度廣闊海岸線上的次要港口和私人港口卸下的貨物，本協會建議會員審查與非主要港口委託公司簽訂的具體合同條款，以更好地了解自身的責任範圍。儘管判決原則上適用於這些港口，但當事方之間的合同條款將優先適用，因為這些港口不受《港口信託法》的管轄。

我們在此感謝資深辯護律師 *Prashant Pratap*，他代理了最高法院勝訴的班輪運營商，並由本協會委派在整個訴訟過程中代表我們的一名會員。



作者：**Puja Varaprasad**
律師，Gard 新加坡