

国际货物运输合同诺成性之厘定

杨金练

四川大学法学院

DOI:10.32629/ej.v3i1.344

[摘要] 国际货物运输合同应为诺成合同而非实践合同。从实践合同的罗马法源起可以探知,实践合同的制度价值在于保障一种“物被借出后应当返还”或者说“无借则无还”的朴素思想,至今亦然,且随着社会交往的商业化,传统的实践合同也呈现出诺成化趋势。国际货物运输作为一种商业活动,诺成合同所体现的信守契约更符合其商业特征。诺成性的国际货物运输合同同样能充分保障合同各方的利益,且更甚之。还能在符合国际贸易规范的前提下,促进国际货物运输合同的履行,更好地促进国际货物运输甚至国际货物贸易的发展。

[关键词] 国际货物运输; 国际货物运输合同; 诺成合同; 实践合同

1 国际货物运输合同的实践性与诺成性之辩

货物运输合同是诸多合同种类中的一种,一般认为运输合同是有名合同、双务合同、有偿合同、要式合同、格式合同,而对于货物运输合同是诺成合同抑或实践合同,理论上主要存在三种观点。第一种观点认为货物运输合同属于诺成合同,只要双方意思表示达成一致合同即告成立。^[1]第二种观点认为货物运输合同属于实践合同,需托运人将货物交付给承运人,承运人签发单据合同方才成立。此观点认为在货物运输中,运输合同在签发运输单据时得以确认,而运输单据在托运人交付货物、承运人接收货物后才予以签发,故货物运输合同在托运人交付货物后才生效,是为实践合同。^[2]第三种观点认为货物运输合同有时为实践合同,有时为诺成合同,非依指令性计划的货物运输合同及当事人约定以托运人办理完托运手续,领取完托运单为合同成立条件的,是实践合同。笔者认为,货物运输合同应当是诺成合同。

2 实践合同之源起

起初罗马人并未发展出统一的合同法一般理论,我们所说的罗马法上的单个具体合同起初不被认为是合同,只是一种债。^[3]盖尤斯在其著作《法学阶梯》中谈到产生于契约的债分为四种:或是通过实物,或是通过话语,或是通过文字,或是通过合意。^[4]此为实质上的债因的四个分类,通过物缔结之债便是后世所称的要物合同。盖尤斯首先列举的通过实物缔结的债即消费借贷。在罗马法上以诉权为核心的法律制度中,要物之债保护的是一种“物被借出后应当返还”的朴素道德观念,这种朴素道德观念被赋予了法律上的债的意义,从而受到了法律的保护。但当其被提供了请求给付之诉保护后,出借人是否给付了“物”便决定了是否可以获得返还,对应保护的是一种“无借则无还”的生活常理。

盖尤斯《法学阶梯》中提出的要物之债仅有消费借贷一种类型,后在其《金言集》中又增加了使用借贷、寄托和质押三种,这四种要物之债也确实为后世所继承,成为传统的要物合同。从传统的几种实践合同来看,它们具有几点共性:首先,它们均非罗马法上明确享有诉权的要式口约;其次,均具有无偿性的特征,虽如今它们均存在有偿的情形,但在罗马法时期确为无偿;再者,它们均表现为物之返还,而返还对象都是负返还义务者先前从对方所接受之物或其同类替代物。故我们不难看出,罗马法上的实践合同制度旨在保护一种善良的给付人获得物之返还的交易制度。

3 国际货物运输合同应为诺成合同

现代民法理论认为合同的基本属性当属其诺成性,传统的实践合同仅有消费借贷、借用、寄托和质押四种,物权与债权的划分使得质押合同因主要涉及物权的设立,现认为质押合同不再是实践合同。当代的实践合同

种类仅有消费借贷、借用、保管、定金。并且,这仅有的几种实践合同也渐趋诺成化,这是社会交往商业化的必然结果,货物运输合同作为商业行为更不宜踏入实践合同的禁锢。

3.1 国际货物运输合同不符合实践合同的制度价值

3.1.1 国际货物运输为商业行为

罗马法时期的实践合同行为本质上更倾向于一种“好意施惠”,与纯粹的好意施惠之区别在于纯粹的好意施惠在给予之后并不一定要求有现实的物之返还。而像借用、消费借贷等传统的实践合同,给付人给予的仅是物的暂时使用权,受领人后续需将原物或同等替代物予以返还,为了保障这种非要式口约下给出的物之返能在诉讼中得到保护,才要求实践合同以物之给付来证明给付人与受领人之间债的形成。国际货物运输作为现代科技发展的结果,以承运人的运输行为为交易对象,货物运输大多为一种以营利为目的的商业存在。商事性在实践中是推定合同当事人的信赖利益须得到较高水平保护的最直接的依据。故得承载商事目的的有偿性合同在各国法律中都有鲜明的诺成化倾向。^[5]商事行为是以商业信用建立起来的一种社会经济交往模式,与流动性受限的人情社会需要的是不同的价值理念。财产性的契约均应予以“诺成化”,保留要物契约此种法制史上的残留物,实无必要。^[6]

3.1.2 国际货物运输合同是双务、有偿合同

实践合同产生于朋友之间的背景决定了其无偿性的特征,实践性合同与无偿性合同并不存在外延的重合,只是在历史传统中实践性合同较诺成性合同更多地包容了无偿性因素。^[5]罗马法上实践合同的产生,也正是为了保障无偿给付在遭受不诚信的背叛时得以主张诉权的给付人。传统的实践合同中,作为实践合同的消费借贷本身不支持利息,若当事人欲要求利息则需以要式口约的方式为之;寄托和质押也属无偿合同;借用直至今日也无从成为有偿合同。可见,无偿性是实践合同中的一个重要因素。其次,实践中往往只有一方负有合同义务。正是基于实践中包含了更多的无偿性因素和单务性,其“要物”的条件才显得十分重要。而国际货物运输作为现代一项重要的商事活动,目的便在于营利,其双务、有偿性不容置疑,更与实践合同的制度设定相去甚远。

故国际货物运输作为一种商业活动,并非实践合同制度本身所欲保护的对象。相反,国际货物运输更应以诺成性为其基本特征,来保障商业活动的高效运行,加持其双务、有偿的合同特征。

3.2 诺成性更利于保障交易的进行

信守契约是交易可预见性和确定性的基本保障。在运输过程中,首先,承运人需要为托运人准备存储货物的仓库,若为特殊属性的商品还

需由特殊人员以特殊方式为保管；其次，若约定由承运人上门取货，承运人还需派相关人员为之；再者，还需根据货物的属性、数量、质量，运输的目的地等确定运输工具以及安排运输班次。若将货物运输合同归入实践合同，在货物交付前合同并未成立，托运人可随时反悔另觅托运人，这样一来承运人前期的准备工作将全部付诸东流，并且可能影响原定班次的货物运输，从而造成对其他托运人的违约。此时，因为运输合同尚未成立，承运人仅能主张缔约过失责任。而我们必须明确，缔约过失责任较之违约责任的承担方式保护力度更低。况且，对于托运人来说，任何承运人均能满足其将货物以约定方式送至约定地点的合同目的，对承运人能力、运输价格等内容的考察应当是订立合同前托运人自身的审慎调查义务的范畴，不应赋予其如此大的反悔权。再者，要物合同的实质被认为系在于“返还所接受的物”，所以物之交付为合同的成立要件，因为在“没有收到标的物之前，不可能产生返还的义务”。但承运人“出售”的是“运输行为”，货物运输的目的不在于返还，相反，恰是将货物依托托运人的意志运至约定地点。

故若将国际货物运输合同认定为实践合同不利于保障交易的确性和承运人的合理利益，合同的履行才是商业交往的应有方式，因此只有将国际货物运输合同视为诺成合同，将货物的交付作为托运人的合同义务，才能更好地保障交易的进行。

3.3符合国际贸易规范

有学者根据《CMR》和《CIM》中有关运输单证的规定认为国际货物运输合同为实践合同。^[2]对此，笔者持不同意见。首先，不论何种形式的货物运输单证均是合同的证明，有时部分内容可独立构成合同内容。国际货物运输系规模庞大、体系复杂的商业活动，承运人的一次运输行为包含了对多个运输合同的履行，因此，各公约均规定了承运人必须签发运输单证。不难理解，由于运输合同内容复杂难以实现每一次货物运输都签订一份运输合同，故通过运输单证来主要记载货物的种类、数量、件数、当事人及所适用的法律规范等部分合同内容。运输单证是据以确

定合同双方权利义务及责任承担的凭证，是运输合同的简化，它仅是货物运输合同要式性的要求。其次，运输单证一般都在承运人收到货物时出具，因部分内容需经承运人确认后方能记载。如货物表面状况、重量等内容，将直接影响到承运人最终的责任承担，必须待承运人现场验收才能记入提单，故运输单证往往在托运人交付货物时才予以签发。所以，运输单证的签发仅是国际货物运输中合同要式性的要求，并非其为实践合同的证明。

4 结论

实践合同的传统目的在于保障一种“物被借出后应当返还原物”或者说“无借则无还”的朴素思想，至今亦然。在社会交往日趋商业化的今天，不仅绝大多数的合同属于诺成合同，传统的实践合同也呈现出诺成化的趋势，可见诺成合同所体现的信守契约精神更符合社会发展的要求，合同的基本特征应属其诺成性。而国际货物运输的商业性，以及国际货物运输合同的双务、有偿性，决定了国际货物运输合同与实践合同的制度价值不符，国际货物运输合同不应为实践合同，应为诺成合同。诺成性的国际货物运输合同同样能充分保障合同双方的合理利益，且更甚之。还能在符合国际贸易规范的前提下，促进国际货物运输合同的履行，更好地促进国际货物运输甚至国际货物贸易的发展。

[参考文献]

- [1]史尚宽.债法各论[M].北京:中国政法大学出版社,2000:585.
- [2]黄力华.国际货物运输法律制度研究[M].台湾:元照出版有限公司,2018:74-75.
- [3]蒋军洲.要物合同研究——对其存或废的思考[M].北京:法律出版社,2015:26.
- [4](古罗马)盖尤斯,黄风译.法学阶梯[M].北京:中国政法大学出版社,1996:226.
- [5]张力.实践性合同的诺成化变迁及其解释[J].学术论坛,2007(9):143.
- [6]王泽鉴.债法原理(第二版)[M].北京大学出版社 2013:151.