

# 第一章 调整国际货物买卖的惯例和公约

## 本章教学要点归纳

调整国际货物买卖的惯例和公约是国际货物买卖法的主要组成部分，国际货物买卖法又是国际贸易法的核心，国际贸易法的其他法律制度都是围绕国际货物买卖的完成而产生并发展的。因此，本章不仅是国际贸易法的重点，也是国际经济法的重点。本章对调整国际货物买卖关系的主要几种法律渊源和法律规范，包括国际货物买卖的国内法律、国际货物买卖的国际公约以及国际货物买卖的国际商业惯例作了概括的论述，并对重要的国际贸易术语以及国际货物买卖合同作了深入的介绍，旨在使学生对国际货物买卖法律的表现形式有系统的了解。

### 一、基本概念

1. 国际贸易术语。国际贸易术语是指以不同的交货地点为标准，用简短的概念或英文缩写字母表示商品的价格构成以及买卖双方在交易中的费用、责任与风险的划分。国际贸易术语是国际商业惯例的一种，带有很大的随意性，由当事人选择予以适用。

2. 国际货物买卖合同。国际货物买卖合同是指营业地分处不同国家的当事人之间订立的货物买卖合同。

3. 要约。要约是指向一个或一个以上特定的人提出的订立合同的建议。

4. 承诺。承诺是指受约人对要约表示无条件接受的意思表示。

5. 象征性交货。象征性交货是指卖方只把代表货物所有权的证书（提单）交给买方手中，完成货物所有权的转移即为完成交货

义务。

6. 根本违反合同。根本违反合同是指一方当事人违反合同的结果，使另一方蒙受损失，实际上剥夺了他根据合同规定有权期待得到的东西。

7. 先期违约。先期违约是指在合同订立以后，履行期到来之前，一方表示拒绝履行合同的意图。

8. 划拨。划拨又称特定化，是指对货物进行计量、包装、加上标记、或以装运单据、或向买方发通知等方式表明货物已归于合同项下。

## 二、基本知识

### （一）有关国际货物买卖的国际公约

在国际货物买卖法方面，主要的国际公约有罗马国际统一私法协会编纂的 1964 年的两个海牙公约以及 1980 年联合国国际贸易法委员会制定的《国际货物销售合同公约》。两个海牙公约的参加国较少。

### （二）国际货物买卖惯例

国际货物买卖惯例是在长期的国际商业实践中形成的习惯做法。当事人选择后，对当事人产生法律效力。

目前，国际货物买卖的国际惯例规则主要有：2000 年《国际贸易术语解释通则》、1932 年《华沙—牛津规则》、《美国 1941 年对外贸易定义》。其中最有影响、并在实践中得到广泛使用的是国际商会编纂的 2000 年《国际贸易术语解释通则》。

### （三）国际贸易术语

国际贸易术语是以不同的交货地点为标准，用简短的概念或英文缩写字母表示商品的价格构成以及买卖双方在交易中的费用、责任与风险的划分。国际贸易术语是国际商业惯例的一种，由当事人选择予以适用。

按照不同的国际贸易术语确定的双方权利义务大大简化了交易程序，缩短了磋商时间，节省了交易成本和费用。因此，国际贸易术语在国际贸易中得到广泛应用。

2000年《国际贸易术语解释通则》共有13个贸易术语，分为E、F、C、D4组。

#### (四) 三种主要的国际贸易术语

指FOB术语、CIF术语和CFR术语。

#### (五) 国际货物买卖合同的主要条款

品质规格条款、数量条款、包装条款、价格条款、装运条款、保险条款、支付条款、检验条款、不可抗力条款、仲裁条款、法律适用条款。

### 三、基本理论

#### (一) 要约的基本理论

要约的基本理论有要约的概念和特征、与要约邀请的区别、要约的撤回和撤销。

#### (二) 承诺的基本理论

承诺的基本理论有承诺的概念和特征、承诺生效的原则。

#### (三) 卖方的义务

卖方的义务有提交货物和单据的义务、担保义务。

#### (四) 买方的义务

买方的义务有支付价金的义务、收取货物的义务。

#### (五) 违反合同的补救方法

卖方违约的补救方法为实际履行、减少价金、解除合同、损害赔偿，买方违约的补救方法为实际履行、损害赔偿、解除合同。

#### (六) 先期违约

先期违约的内容包括先期违约的概念和特征及可采取的救济办法、分期交货违约的处理。

#### (七) 货物所有权的转移

1. 所有权转移的做法。包括：以合同订立时间为所有权转移的时间、货物特定化后在交货时转移所有权、货物特定后以当事人意图决定所有权转移、订立独立的物权合同约定转移时间、交货时转移所有权。

2. 国际规则对所有权转移的规定。包括国际惯例和国际公约对所有权转移的规定。

#### (八) 货物风险的转移

1. 风险划分的原则。包括：以交货时间确定风险转移、过失划分原则、国际惯例优先、以划拨为转移前提的原则。

2. 风险转移的时间。包括：涉及运输的交货、在途货物的交货、不涉及运输的交货。

### 四、本章重点

1. 国际货物买卖的国际公约；
2. 国际货物买卖的国际惯例；
3. 国际贸易术语；
4. FOB、CIF、CFR 术语；
5. 国际货物买卖合同的成立；
6. 国际货物买卖双方的权利与义务；
7. 国际货物买卖合同的主要条款；
8. 违反合同的补救方法；
9. 货物风险的转移。

### 五、本章难点

1. FOB、CIF、CFR 术语；
2. 国际货物买卖合同的成立；
3. 国际货物买卖双方的权利与义务；
4. 违反合同的补救方法；
5. 货物风险的转移。

### 六、本章疑点

1. FOB、CIF、CFR 术语；
2. 国际货物买卖合同的成立；
3. 国际货物买卖双方的权利与义务；

4. 违反合同的补救方法；
5. 货物风险的转移。

## 第一节 国际贸易术语

### 一、 FOB 贸易术语

#### 案例 1-1 FOB 术语下风险在船舷转移案<sup>①</sup>

原告 Pyrene 公司（卖方）与印度政府（买方）签订了一份购买消防设备的合同，条件为 FOB（伦敦），买方与被告 Scindia Steam Navigation 公司（下称“船方”）签订了货运合同，提单遵照了 1924 年《海上货运法》（Carriage of Goods by Sea Act）。卖方按照买方的指示将货物运到伦敦港，船方在使用船上吊杆把消防设备从驳船往船上运的时候，吊杆折断，造成货损，此时，货物尚未越过船舷，风险并未转移给买方。卖方向英国法院提起诉讼，要求船方承担赔偿责任，承担卖方修理消防船的全部费用。被告（船方）承认其责任，但主张依据《海上货运法》享有赔偿责任限额<sup>②</sup>。原告（卖方）则不同意船方享有赔偿责任限额，理由是：其一，权利及免责不能扩展适用于货物越过船舷之前；其二，FOB 条件下，运输合同是买方与船方订立的，卖方并没有参与到运输合同中去，提单遵照的规则是规范船方和提单持有人（买方）之间的关系。

#### 问题

1. 《国际贸易术语解释通则》规定 FOB 术语下货物的风险在何

<sup>①</sup> Pyrene Company Ltd. v. Scindia Steam Navigation Company Ltd. [1954] 1 Lloyd's Rep. 321

<sup>②</sup> 英国《海上货运法》第 4 条第（5）款规定的承运人的责任限额为每件或每单位不超过 200 英镑。

时转移？

2. 货物风险的转移与承运人的责任是什么关系？
3. 运输合同的效力是否能波及第三方？

### ● 案例分析

审理本案的法院认为，首先，根据《海上货运法》第 1 条（b）项、（e）项<sup>①</sup>以及第 2 条<sup>②</sup>的规定，该法案能否适用仅取决于该合同是否为海上货运合同，而不是任何时间上的限制。第 1 条（e）项所提及的“货物装上船起”，目的仅在于确定船方一系列与海上货物运输有关的义务中的第 1 项，船方承担全部的装卸义务的同时，他们的权利和免责也延及整个装卸过程，包括货物越过船舷之前的装载阶段。其次，不可否认，运输合同牵涉到三方（即卖方、买方、船方），只要运输合同对卖方有影响、卖方与之有利益关系，卖方就应该参与到合同中去。即卖方把货物交付船边就意味着请求船方装载，船方搬运货物就意味着接受该请求，这个默示的合同（Implied contract）包括有关船方权利、义务、免责的一般条款。因此，原告（卖方）也受买方与船方之间的合同及该合同遵照的《海上货运法》条款的约束。所以，船方有权享有赔偿责任限额。

### ● 法律适用与法律分析

依《国际贸易术语解释通则》，货物的风险自装运港船舷由卖方转移给买方。但如由于买方未及时将船名、装船点和要求交货时间及

<sup>①</sup> 英国《海上货运法》第 1 条（b）项规定：“运输合同”适用于提单所证明的或海上货物运输有关的任何类似的单证所证明的运输合同；也适用于在租船合同下或根据租船合同所签发的上述任何提单，或类似单证，自该单证制约承运人与上述单证持有人之间的关系时开始。该法第 1 条（e）项规定：“货物运输”包括自货物装上船起（loaded），至卸下船（discharged）时止的一段期间。

<sup>②</sup> 《海上货运法》第 2 条规定：除第 6 条规定外，海上货物运输合同的承运人，对有关货物的装载、搬运、积载、运输、保管、照料和卸载，都应按照下列规定承担责任和义务，并享有权利和豁免。

时通知卖方，或买方指定的船舶未及时到达，或未接收货物，则货物的风险自约定的交货日期或交货期限届满起转移，但以货物已划归合同项下为限。<sup>①</sup> 这里所称的划归又译为“划拨”（appropriate）是普通法中的概念，简单说即是将货物特定化为某一合同项下的行为。依英国普通法，货物风险转移是以划归合同项下为前提的，货物未划归合同项下风险则不转移。这种例外情况看起来对卖方不利，因为风险转移的时间提前了，但从保险的角度讲，卖方提前具有了可保利益，因此可以向保险人提出有关在这一阶段发生的货损索赔。

“以船舷为界”只表明货物风险转移的界限，并不是当事人责任和费用划分的界限，如货物在装船时脱钩掉入海中，则由于货物还没有越过船舷，其风险由卖方承担，即由卖方找责任人赔偿，如没有其他责任人，则卖方须承担损失。但只要货物已越过船舷，如货物掉在了船舶的甲板上，则其风险已转移，转由买方承担风险，本案货物尚未越过船舷，风险并未转移给买方，因此，由卖方向负责装卸的船方提出索赔。

本案的另一个问题是运输合同的效力是否能波及第三方，因为在FOB术语下应由买方与船方订立运输合同，运输合同中有关于船方赔偿责任限额的规定，卖方称自己并非运输合同的当事方，因此，船方不能引用责任限制，应该全赔。本案法院认为运输合同牵涉到三方，即卖方、买方和船方，只要运输合同对卖方有影响、卖方与之有利益关系，卖方就应该参与到合同中去。即法院认为运输合同的效力是波及第三方的。合同是订约双方当事人意思表示一致的结果，依合同法的一般原理，合同只在订约的双方当事人之间有效，对订约双方具有约束力，订约以外的第三方不能要求合同规定的权利，合同也不能强加给合同以外的第三方以义务。如果默守合同不能约束合同以外的第三方的成规，则在海上运输领域就会出现许多不公平的现象。各国为了解决这一问题在立法和司法实践上进行了许多努力。以英国为

<sup>①</sup> 国际商会中国国家委员会：《2000年国际贸易术语解释通则》，中信出版社2000年版，第43页。

代表的海运发达国家在这方面的立法和判例有一个逐步发展的过程。英国以往的案例也试图通过“转让”、“信托”、“代理”等概念来解决合同与第三方之间的关系，但这些方法用到海上运输合同上或者不具有代表性，不能解决所有有关第三方的问题，或者不能自圆其说。英国在 1992 年通过的《1992 年海上运输法》通过立法承认运输合同的效力能波及合同以外的第三方。此后一些国内及国际立法也是以立法的方式解决该问题的。例如，实际承运人对于运输合同来说也不是订立运输合同的当事人，《汉堡规则》第一次用法律的形式对实际承运人进行了规定。将实际承运人与和其无直接合同关系的货方的责任及利益通过法律的规定联系起来，使货方在向承运人及实际承运人索赔时有了可靠的法律依据，也明确了实际承运人是受运输合同约束的第三方。《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）也吸收了该项规定。就本案而言，买方与船方订立的运输合同的效力也波及到了卖方，因此，船方可以依运输合同有关责任限制的条款限制其赔偿责任。

（张丽英）

### 案例 1-2 FOB 术语下的货物钩损风险的承担



欧洲某公司与非洲某公司签订了一份 FOB 合同。在卖方欧洲某公司将货物交给承运人，承运人用吊装机械装运货物的过程中，部分货物包装被吊钩钩破，货物损坏。货物到达目的港后，买方经检验发现该损失，随即向卖方欧洲某公司提出索赔。欧洲某公司拒绝赔偿，并声称该损失应该由装运港的装运部门负责。



1. 卖方的主张是否合理？
2. 该损失应该由哪一方承担？

1. 卖方的主张不合理。

2. 卖方应该赔偿买方损失，但在赔偿买方损失之后，有权再向造成损失的装运港的装运人索赔。

该风险发生在货物在装运港越过船舷之前。根据《2000年国际贸易术语解释通则》的规定，在 FOB 术语中，货物越过船舷之前的风险由卖方承担。而本案中的部分货物在装船过程中，包装被吊钩钩破即属于越过船舷之前的风险，因此，应该由卖方承担该货损责任，而不是由买方承担。卖方让买方向装运部门索赔没有法律依据。

（史晓丽）

### 案例 1—3 FOB 贸易术语项下货物质量下降的风险承担

某公司以 FOB 条件向境外出售一级大米 300 吨，装船时经公证人检验，货物符合合同规定的品质要求。卖方在货物装船后及时发出装船通知，但在运输途中由于海浪过大，大米被海水浸泡，当货物到达目的港后，只能按三级大米的价格出售，故买方要求卖方赔偿大米质量下降造成的差价损失。

1. 卖方是否应对该项损失负责，为什么？

2. 如以 CIF 或 CFR 贸易术语成交，卖方是否应对该项损失负责，为什么？

1. 卖方不对货物在运输过程中遭受的风险损失，即大米被海水浸泡的差价损失负责。

2. 如以 CIF 或 CFR 术语成交，卖方同样也不对货物在运输过程中遭受的风险损失负责。

根据《2000 年国际贸易术语解释通则》的规定，在 FOB、CIF 或 CFR 术语中，卖方只承担货物在装运港越过船舷之前的风险，货物越过船舷之后的风险由买方承担。而本案中，货物的风险发生在海上运输途中，因此，属于在装运港越过船舷之后的风险，故该差价损失应该由买方承担。

(史晓丽)

#### 案例 1—4 FOB 术语下买方未按期收货所产生货物风险的承担

1995 年 1 月 5 日，印尼某公司与非洲某公司签订一份 FOB 合同。合同规定的交货期是 1995 年 6 月 10 日。合同订立后，印尼公司在 6 月 10 日将货物全部准备妥当，准备装运。但非洲某公司于 6 月 30 日才派船到达装运港接运货物，此时发现，一部分货物已经丢失。对此，非洲某公司向印尼某公司提出索赔。

1. 印尼某公司是否应该赔偿该丢失部分的货物损失？
2. 本案中，哪一方当事人负责安排海上货物运输保险？

1. 印尼某公司不应该赔偿货物丢失的风险。
2. 买方负责投保海上货物运输保险。

根据《2000年国际贸易术语解释通则》的规定，在 FOB 术语中，货物在海上运输过程中的风险由买方投保，卖方无投保该保险的义务。同时，根据《2000年国际贸易术语解释通则》B5 款的规定：如果买方未给予卖方关于船名、装货地点和所要求交货时间的充分通知，或者其指定的船只未按时到达，或者未能收受货物，或者比规定的时间提前停止装货，则自规定的交付货物的约定日期或期限届满之日起，由买方承担货物灭失或损坏的一切风险，但应以该货物已正式划归本合同项下，即以该货物已清楚地划出或以其他方式确定为本合同项下的货物为准。本案即属于该款所述买方未能收受货物的情形，因此，尽管货物在交货日没有实际装船，而是延迟装船，但是，货物风险仍然自规定的交货日期届满之日起（即 6 月 10 日）转移给买方承担。

（史晓丽）

### 案例 1-5 FOB 合同买方未给予充分装船通知案<sup>●</sup>

1974 年 1 月，买方与卖方订立合同向卖方购买美国大豆粉 15 000 吨，增减 5%，分三次于 1975 年的 5 月、6 月、7 月通过海运运输，每次运输 5 000 吨，价格条件为 119.50 美元/吨，FOB Stowed and Trimmed，卖方选择美国港口。合同是由 Peter Marcy 公司和 Bunge Antwerp 公司（买方代理）签署。依惯常的习惯，卖方

● Bunge v. Tradax [1981] 2 Lloyd's Rep 1.

就 5 月的运输单独订立了一个合同，要求买方提前连续 15 天发出装船通知。5 月装运的货物，买方转卖给了 Warinco A. G.，该公司又转卖给了 Fribesco S. A.，而 Fribesco S. A. 又转卖给了 Sosimage S. P. A.

由 Bunge Antwerp 代表买方签订的合同中包括谷物及饲料协会的 GAFTA119 条款，其中的重要款项包括：第 7 条交货期间，第 20 条通知和第 21 条非工作日的规定。<sup>●</sup> 而买方直到装运前 14 天都没有依第 7 条的规定给予通知。直到 6 月 17 日，卖方才收到了通知。6 月 20 日，卖方电告买方称：“依你方 17 日来电，你方确认了 Sankograin 轮，但你方应注意，合同中规定，你方有义务提前连续 15 天发出装运通知……”并称买方未在约定的期间内发出装运通知，属于违约行为，依 GAFTA119 合同范本有关违约责任的规定，要求买方承担由此造成的损失和一切费用。



1. 依《2000 年国际贸易术语解释通则》的规定，FOB 术语下买卖双方各应承担什么义务？

2. FOB 下买方及时发出装运通知的义务与卖方的装运义务有什么关系？

3. 什么是英国法中的条件条款？

4. 本案中的 FOB Stowed and Trimmed 是什么意思？

● 合同第 7 条规定，交货期间：在 \_\_\_\_\_ 期间，应买方的要求，买方应该至少连续 \_\_\_\_\_ 天发出关于船舶准备待运和所需装载货物的大概数量。第 20 条关于通知的规定：任何在一个工作日的 16:00 之后收到的通知，应该看作是下一个工作日收到的。对一个经理人或者经理机构发出的通知，应该被看作是合同项下的通知。任何合同下的通知应该以信函、电报、电传或者任何快速的书面方式发出，在转卖的情况下，任何通知应该由买方没有延迟的传递到他相对应的卖方的手中，反之亦然。第 21 条关于非工作日的规定：非工作日指周六、周日以及相关国家官方规定的法定假期和 GAFTA 所宣布为特定目的作为非工作日看待的日期，均为非工作日。任何时间的限期或者通知的终期是在非工作日的，那么这个时间的截止日将延续到下一个工作日那天。但是船舶运输的期间不受此限。



英国的判例及英国出口协会的相关解释与《2000年国际贸易术语解释通则》有关买方派船及通知义务的规定是一致的<sup>①</sup>，依英国判例及相关解释，在 FOB 合同下，租船或订舱，并在适当时间通知卖方在装运地点装船也是买方的主要义务。买方指定船舶的义务是卖方装运义务的先决条件。在 FOB 价格条件下，买方应该及时派船，并通知卖方确切的船名和预计到达时间，在买方未履行派船及通知义务以前，卖方无法履行其装船的义务。因此，本案法院认为如果买方未能及时指定船舶并通知卖方，即违反了合同条件，卖方可以拒绝交货。<sup>②</sup>

本案又涉及到了英国法中“条件”的概念。英国普通法将合同中的条款分为条件和保证，“条件”（Conditions）是合同条款的重要组成部分，是合同的基本条款，如果违反了“条件”，受害的一方有权采取合同终止的救济，而且可以要求违约一方赔偿损失。“保证”（Warranties）则是合同中比较次要的条款，如果违反保证，受害的一方只能提出赔偿损失的要求，而不能采取合同终止的救济。从本案可以看出，在 FOB 合同下，买方依合同约定及时派船及通知卖方的义务的重要性。

本案中的 FOB Stowed and Trimmed 是 FOB 术语的一种变体形式，意为“FOB 积载和平舱”。在 FOB 变体合同下，有关积载、平舱、理货及其他类似的费用一般是由买方承担的，因为依惯例，FOB 条件下，买方应承担货物在装运港越过船舷后的风险和费用。装船是一个过程，因此双方的费用不可能在船舷严格分清，一般来说，卖方需承担装船的主要费用，但不包括货物装上船后的理舱费和平舱费。在实际业务中，双方常常依具体情况对装船费用的承担作出不同的规定。于是就形成了 FOB 的变体。FOB Stowed and Trimmed 即为 FOB 的变体形式之一，即 FOB 理舱费及平舱费在内，指由卖方负责将货物装入船舱内并承担装船及理舱和平舱的费用。案例也表明当采

① 郭国汀主译：《CIF 和 FOB 合同》，复旦大学出版社 2001 年版，第 453 页。

② Bunge v. Tradax [1981] 2 Lloyd's Rep 1.

用 FOB Stowed and Trimmed 表述时，常常意味着理舱费及平舱费改由卖方承担<sup>①</sup>。

(张丽英)

### 案例 1-6 FOB 合同买方指定船舶不符案<sup>②</sup>



本案的原告 Richco 公司与被告 Bunge 公司达成了由原告（卖方）向被告（买方）提供一批澳大利亚散装大麦的买卖合同，价格条件 FOB，买方负责租船并且给卖方以充分通知，同时合同第 39 条规定买方所指定的船舶（nomination of vessel）必须符合南澳大利亚或 / 和维多利亚所有港口船舶装载限制方面的规定，并且买方在指定船舶之前必须先征得卖方的同意。买方指定了“New Prosper”轮并请求卖方的同意，卖方以船舶在吃水方面不符合合同约定为由而拒绝了“New Prosper”轮。



1. 在 FOB 术语下，买方应指定什么样的船舶？
2. 运输合同应该如何与买卖合同相衔接？



案件的争议是卖方对“New Prosper”轮的拒绝有无合同依据。争议被提交仲裁，仲裁庭和澳大利亚谷物与饲料贸易协会的上诉委员会<sup>③</sup>均裁定卖方对“New Prosper”轮的拒绝没有合理依据，并应赔偿买方的损失。

① David T. Boyd & Co ltd v. Louis Louca [1973] 1 Lloyd's Rep 209.

② The “New Prosper” [1991] 2 Lloyd's Rep. 93.

③ 该协议英文原文为：The Grain and Feed Trade Association Board of Appeal or the appeal board of GAFTA.

卖方不服裁决，上诉至英国高等法院王座分庭，法院认为合同第 39 条是“条件”条款，既然合同规定了卖方有拒绝买方所指定船舶的权利，双方就应当遵从约定。因为“New Prosper”轮，满载时的吃水不符合合同第 39 条中有关装载限制规定，所以卖方有权拒绝。最后，法院推翻了仲裁裁决，判定卖方胜诉。



在 FOB 贸易术语下，承担订立运输合同义务与装运货物义务的并不是一个当事人，FOB 是由买方指定船舶，但由卖方装船，如果买方指定的船舶不适于装载卖方所交的货物，卖方将无法履行其装运的义务。因此，合同一般约定卖方对买方指定的船舶有拒绝接受的权利。这就决定了，买方必须指定合同约定的船舶。本案法院认为，合同有关买方所指定的船舶应符合吃水要求的约定属于英国法中的“条件”条款，买方没有依该“条件”条款指定约定的船舶，因此，卖方有权拒绝该船。

本案涉及运输合同与买卖合同的衔接问题，即买方所租的船舶应该能装载买卖合同中的货物，这会涉及货物、船舶、港口和时间方面的因素，主要可以概括为：

首先，在港口方面，所租的船舶应适应装卸货港与地点。装卸港和地点针对船长、船高、吃水等可能都会有一定的限制。本案即属于买方租的船舶因吃水不能进出卖方指定的装货港口。港口方面有时还会因政治原因而使某些被列入黑名单的船舶无法装运货物●。

● The “Nizeti” (1960) 1 Lloyd’s Rep. 132. 叙利亚 1954 年的法律规定所有曾经去过以色列的船舶都将被列入黑名单，主要是为了遵守针对以色列的联合抵制条款，并被禁止停靠叙利亚港口，但叙利亚政府同时规定只要船方能保证以后不再违反联合抵制条款，那么他的船舶将从黑名单上除名。“Nizeti”号轮曾于 1955 年停靠以色列的海法港，因此当“Nizeti”号 5 月 28 号抵达叙利亚时，叙利亚政府扣留了“Nizeti”号的检疫通行证，使船舶无法装货出港。虽然船方在 5 月 30 号作出了遵守联合抵制条款的声明，但 6 月 3 日叙利亚政府颁布了禁止向阿尔及利亚出口小麦的永久“禁运令”，导致“Nizeti”号空载驶回阿尔及利亚的目的港。

其次，在时间上，所租的船要适合买卖合同中有关装运期间的规定。Bunge v. Tradax 一案即是由于买方未能准时指定船舶，使卖方不能在装运期内合理地把货物装上船舶，导致卖方终止合同。● 有时在 FOB 术语下，由买方指定的船舶产生延误，使得买方不替代他船就无法准时派船到装港，如果买卖合同只是表明 FOB，对派船没有任何其他限制条款，则买方有权替代一次●，即可以派替代船。但在多数情况下，买卖合同中都有具体针对船舶规范的条款，此时，买方往往不能另行指定替代船。

再次，在货物方面，所租的船舶应适合买卖合同所规定的货物。否则将无法装载合同约定的货物，买方也就被认为没有履行其派船的义务。●

(张丽英)

## 二、CIF 贸易术语

### 案例 1-7 CIF 贸易术语下不能收到货物的风险承担

有一份 CIF 合同规定：在货物到达目的港汉堡时凭装运单据支付现金。合同订立后 1 个月，货物出运，但由于运输途中遇险，不能到达目的港汉堡。当卖方持提单等装运单据要求买方付款时，买方以货物不能到达目的港汉堡为由，拒绝接受单据和付款。但卖方认为，他已经按照合同规定的条件投保，买方应该接受符合合同规定的单据并支付货款。

● Bunge v. Tradax [1981] 2 Lloyd's Rep. 1.

● Agricultores Federados Argentinos Sociedad Coop. Ltda v. Ampro S. A. (1965) 2 Lloyd's Rep. 157.

● The "Ross Isle" (1982) 2 Lloyd's Rep. 589.