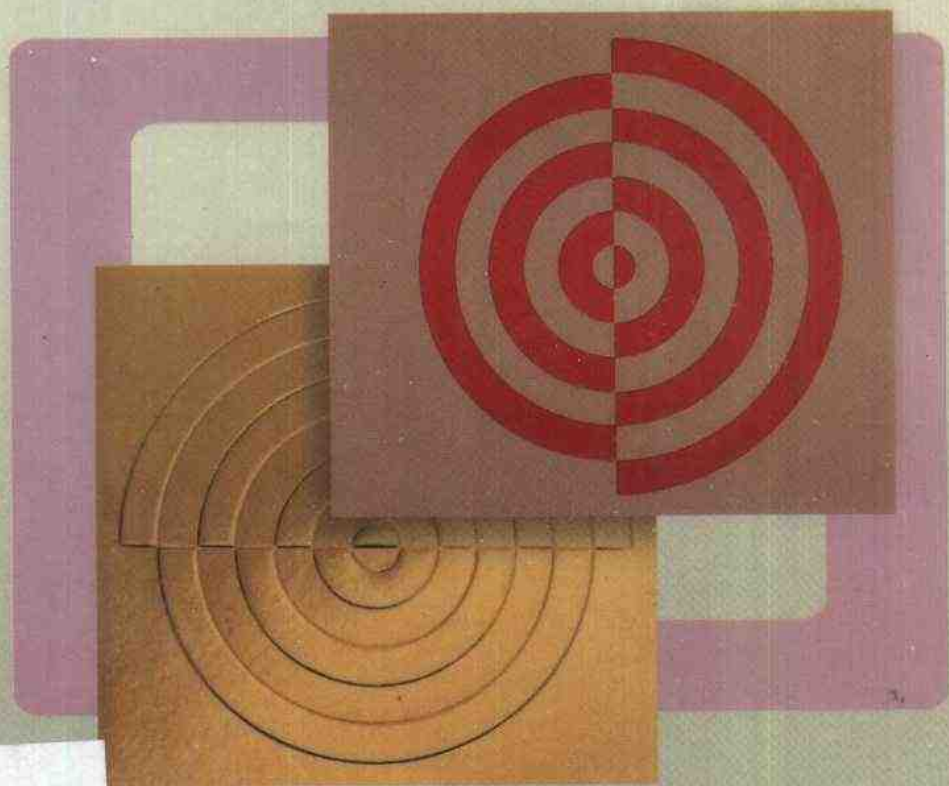


国际货物 运输与保险法研究

纪荣泰 编著



天津科技翻译出版公司

国际货物运输与 保险法研究

纪荣泰 编著



A0946672

天津科技翻译出版公司

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货物运输与保险法研究/纪荣泰编著. —天津: 天津科技翻译出版公司, 2000. 9

ISBN 7-5433-1269-7

I. 国… II. 纪… III. ①国际运输: 货物运输-运输保险 ②国际法: 保险法 IV. D996. 2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 45331 号

出 版: 天津科技翻译出版公司

出 版 人: 边金城

地 址: 天津市南开区白堤路 244 号

邮政编码: 300192

电 话: 022-23693561

传 真: 022-23369476

E - mail: tsktbc@public.tpt.tj.cn

印 刷: 天津宝坻第二印刷厂

发 行: 全国新华书店

版本记录: 850×1168 32 开本 9.25 印张 260 千字

2000 年 9 月第 1 版 2000 年 9 月第 1 次印刷

印数: 1200 册 定价: 20.00 元

(如发现印装问题, 可与出版社调换)

前 言

随着我国改革开放的步步深入，对外贸易有了空前的发展。我国即将加入世贸组织，21 世纪的中国与世界各国的经济合作和技术交流必将呈现出蓬勃发展的良好态势，特别是货物进出口贸易将有大幅度的增长。国际货物买卖中，货物的地理移动须超出一国的界限，涉及长距离的运输；而在运输途中货物可能遭遇各种意外风险，货主为避免损失就要向保险公司投保货物运输保险。因此，深入研究和探讨国际货物运输和保险的法律问题具有十分重要的现实意义。

就法学研究的现状而言，尽管出版了许多《国际贸易法》、《国际商法》、《海商法》方面的教材和专著，但是专门就国际货物运输和保险的法律问题进行深入全面探究的著作尚不多见。本书作者多年来长期从事《国际经济法》、《国际商法》、《海商法》的教学和研究工作，理论功底较为扎实，又时常以仲裁员和律师的身份参与有关案件的审理工作，积累了一定的实践经验，遂萌发了写作本书的动机。

本书内容分为两大部分：第一部分是专论 介绍有关各种运输方式的国内法、国际公约的产生背景、主要内容及其基本法律制度；有关国际货物运输保险的国内法以及中国人民保险公司和英国伦敦保险协会制订的保险条款。并且结合我国外贸运输和涉外保险的实践，对国际货物运输与保险法的一些重大理论问题进行了分析研讨。鉴于在各种货物运输和保险方式中，海上货物运输和海上保险占有最为重要的地位，本书在全面介绍各种运输和保险方式的基本法律制度的基础上，用较大篇幅对国际海上货物

运输和海上保险的法律问题进行深入探讨。第二部分附录了国际货物运输和保险方面的国内法、国际公约、国际惯例和标准格式条款。其中，既有我国《海商法》和《保险法》的相关规定、我国外运公司和保险公司制订的标准格式条款，又有相关的国际公约和国际惯例；既有政府间国际组织制订的国际公约，又有民间国际组织制订的统一惯例；既重点突出国际海上货物运输及保险的法律、公约和标准格式条款，又兼顾其他国际运输和保险方式（国际航空运输、铁路运输、多式联运等）的法律、公约和惯例。资料充分翔实，实用性极强。

本书既可作为法律或财经院校研究生和本科生学习《国际贸易法》、《国际商法》、《海商法》等课程的参考书籍，也可供外贸、外运、涉外保险等部门的理论工作者、管理人员和专业人员学习参考之用。

尽管作者已经做出了很大努力，但由于水平所限，加之成书时间较为仓促，缺点、错误和疏漏之处在所难免，敬请专家学者和广大读者批评指正。

纪荣泰

2000年7月

第一篇 国际货物运输法

国际货物买卖中，买卖的标的（货物）的地理移动需要越出一国的国境，由出口国的某一地点运到进口国的某一地点。因而，国际贸易必然要涉及货物的运输。

国际货物运输通过签订运输合同的方式进行。国际货物运输合同是指由托运人和承运人订立的，由承运人用一种或一种以上的运输方式把货物由出口国某一地点运至进口国某一地点并收取运费的合同。国际货物运输合同是为完成货物的买卖而订立的，它与国际货物买卖合同存在着事实上的联系。所以，无论卖方或买方与承运人洽订运输合同，都必须注意运输合同与买卖合同的衔接（例如，买卖合同中货物装运时间的规定与租船合同中承运人将船舶派到装运港受载时间的规定必须一致）。但从法律上讲，运输合同是独立于买卖合同之外的一种合同。各国为了调整运输过程中有关当事人（如托运人、承运人、收货人等）之间的权利义务关系、维护本国利益、发展与其他国家之间的经济贸易关系，制定了本国的运输法。其中，有些国家的国内航运立法对国际货物运输产生过重大的影响，如英国 1971 年海上货物运输法、美国 1936 年海上货物运输法等等。1992 年 11 月 7 日我国七届人大常委会第 28 次会议通过了《中华人民共和国海商法》，该法已于 1993 年 7 月 1 日生效。

除国内法外，为了促进国际货物运输法律规则的统一，消除由于各国国内法的分歧给国际贸易和国际航运带来的障碍，许多国家还通过多边协商方式签订了若干有关国际货物运输的国际公

约（如海牙规则、汉堡规则、华沙公约、国际货约、国际货物多式联运公约等）。

国际货物运输方式多种多样，主要有：海上运输、航空运输、铁路联运和联合运输。其中海上运输是最主要的运输方式，海上运输具有运输量大、运输成本较低的特点，在国际贸易中货物总量的大约三分之二是采用这种运输方式运输的。而且海上运输历史悠久，国际贸易最初是从航海贸易中发展起来的，国际航运的法律和惯例大多是总结航运贸易的实践而产生的。本篇第一章将以较大篇幅对国际海上货物运输的法律规则作较为详细的介绍，第二章对航空运输、铁路联运和多式联运的有关法律问题作概括介绍。

第一章 国际海上货物运输

第一节 国际海上货物运输合同概述

一、国际海上货物运输合同的概念及法律特征

国际海上货物运输合同是指海运承运人以船舶将托运人托运的货物经海路由一国的某一港口运至另一国的某一港口并向托运人、收货人或承租人收取运费或租金的合同。

国际海上货物运输合同除具有一般民事或经济合同的特征外，还具有以下的法律特征：

1. 它是海上运输合同。海运承运人以船舶在海上运输货物。不同于航空运输合同和陆路运输合同。

2. 它具有承揽和劳务合同的性质。承运人通过自己的劳务并承受海上风险，勤勉、安全地完成货物运输任务。合同的标的不是运输的货物本身，而是完成一定的业务，即承运人的一种积极作为（运送货物）。

3. 它是一种双务有偿合同。承运人的义务是提供适航性的船舶，并用船舶经海道把货物运到目的港，托运人或承租人的基本义务是支付运费或租金。

4. 合同的效力往往及于缔约双方以外的第三人。它突破了传统民法中“契约专有”（Privity of Contract）的原则。除合同的缔约当事人（承运人和托运人或出租人与承租人）以外，合同往往还涉及收货人、提单持有人和货物保险人等利害关系人。

5. 它具有涉外因素。最主要的涉外因素是指货物的装运港和目的港不在同一国家，因此会发生法律冲突和法律适用问题。

而且当事人也往往是不同国家的自然人、法人或其他经济组织，合同的签订地与履行地有时也不在同一国家或地区。

二、国际海上货物运输合同的种类

依据船舶营运的方式，是否使用定期轮，可将海上货物运输分为班轮运输（Liner Service）和不定期轮运输（Tramp Service）。后者即租船运输。

（一）班轮运输合同

班轮运输是指在特定的航线上，按照预定的船期表以班轮（Liner）作为运输工具，作有规则的往返航行的运输。接洽班轮通常称为洽定舱位。其基本作法是：托运人根据班轮船期公告，向承运人或其代理人（在我国为外轮代理公司）办理货物托运，填具托运单（Book Note），代理人接受后，签发给装货单（Shipping Order），托运人凭以办理出口报关手续，其后，港务局仓库凭以接收货物，并以托运人或货主的费用和风险保管货物，等待装船。一俟货物全部装船完毕，承运人的代理人或船长签发提单给托运人，作为货物的收据和收货人在目的港提货的凭证。班轮运输的特点是：①按预定的船期，在一定的航线和港口之间从事经营性运输；②按固定的费率收取运费，装卸费由船公司负担；③不计收滞期费和速遣费；④班轮运输适用于零担货物，即小批量的件杂货，如机械、五金钢材、纺织品、橡胶制品等的运输；这类货物由于数量较小，难以装满一整船，甚至装不满一舱，托运人通常以零担货交给班轮承运。因而，它具有种类繁多、数量不拘的特点；⑤船货双方的权利、义务、责任以提单为依据。提单是合同的证明，除非法律另有规定或双方当事人之间另有口头协议，提单中关于当事人权利、义务和责任的规定，对双方都有法律约束力。因此，班轮运输，也叫提单运输。对班轮运输合同的研究，主要是对提单的研究。

（二）租船合同

租船运输，没有预定的船期表，航线、停靠港口、航行时间都不固定，可随时根据货源情况决定。它主要适用于大宗货物或散装货，如粮食、矿砂、煤炭、钢铁等运输，运费或租金随各个不同时期的市场行情而定。租船运输是以订立租船合同的方式租用船舶的全部或一部以运输货物。按船舶租赁方式的不同，可将租船合同分为航次租船合同、定期租船合同和光船租赁合同三种。

租船合同与提单有很大的不同：

1. 租船合同只是出租人（船东）和承租人之间的合同，仅规定双方当事人之间的权利义务，与收货人等无关；而提单除规定缔约当事人（托运人和承运人）间权利义务外，往往还涉及收货人等利害关系人。

2. 租船合同为要式法律行为，由双方当事人签字方为有效。我国海商法规定，租船合同应当书面订立，电报、电传和传真具有书面效力；提单只作为运输合同的证明，是由承运人单方制定和签发的。

3. 提单具有物权凭证和货物收据的作用，而租船合同则无。

4. 租船合同中“契约自由原则”体现较为充分，在租船人同意的条件下，可不受任何限制地确定承运人的基本责任，不受海牙规则、汉堡规则等国际公约的约束；提单则须受国际公约和国内法的约束。但是，凭租船合同签发的提单，仍然受有关国际公约的约束。值得注意的是，在采用跟单信用证方式付款时，银行除非已得到授权接受租船合同项下的提单，通常不会接受包括租船合同条件在内的提单。

三、国际海上货物运输合同的成立和解除

（一）合同的当事人

租船合同中，一方为出租人（或称船东、船方），另一方为承租人（或称货方、租方、租船人）。提单的当事人除托运人和承运人外，还有收货人。收货人本来不是签订运输合同的当事人，但各国法律多规定收货人有提取货物的权利，在货物由于承运人的过失而灭失或损坏时，有向承运人索赔的权利。在这种场合，收货人便成为合同的当事人了，只是收货人权利的取得并非出于合同的规定，而是因法律规定而产生的。但也有人认为，收货人不是提单的当事人，而只是利害关系人。

（二）合同的成立

海上货物运输合同都采用契约自由原则，但租船合同和提单所证明的班轮运输合同受此项原则的影响程度是不同的。前者较少受法律的约束，而后者则受法律干涉较大。如各国海商法一般都为提单承运人规定了最大限度的免责和最低限度的责任，如有违反，则合同无效。从合同形式来讲，租船合同一般须采用书面形式订立，班轮运输合同是一种诺成性合同，双方当事人意思表示一致即可成立，但承运人和托运人可以要求书面确认海上货物运输合同的成立。提单是承运人将货物装船后，应托运人要求签发的，提单只是合同成立的证明。

（三）合同的解除

合同除因完成约定的运货任务而自然解除以外，还因下列原因而解除：

1. 任意解除。我国海商法第 89 条规定：“船舶在装货港开航前，托运人可以要求解除合同。但是，除合同另有约定外，托运人应当向承运人支付约定运费的一半；货物已经装船的，并应承担装货、卸货和其他与此有关的费用。”至于开航前承运人解除合同的权力，我国海商法未作规定。依运输合同一般条款的规定，如托运人不履行向承运人按时交付货物的义务（或经催告后仍不交货），承运人有权解除合同，并有权要求损害赔偿。开航

后，如系租用整船，一般不得解除合同，但也有些国家规定在符合一定条件的情况下可以解除。如日本商法典第 747 条规定：船舶开航后，租船人除支付全部运费外，并应清偿其他必要费用及赔偿因卸货所产生的损害或提供相当的担保，才可解约。如系租用部分舱位，承租人要解除合同，需支付全部运费和出租人为货物所支付的一切费用，如发生延滞，尚须支付滞期费，并且须征得承运人的同意。

2. 法定解除。我国海商法第 90 条规定：“船舶在装货港开航前，因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使合同不能履行的，双方均可以解除合同，并互相不负赔偿责任。除合同另有约定外，运费已经支付的，承运人应当将运费退还给托运人；货物已经装船的，托运人应当承担装卸费用；已经签发提单的，托运人应当将提单退还承运人。”这主要是指下列情况：货物因军事行动，有被捕获或掠夺的危险；货物的装运港和目的港宣布封锁；货物被禁运；船舶被征用或扣留等。

我国海商法第 91 条还规定：“因不可抗力或者其他不能归责于承运人和托运人的原因致使船舶不能在合同规定的目的港卸货的，除合同另有约定外，船长有权将货物在目的港邻近的安全港口或者地点卸货，视为已经履行合同。船长决定货物卸载的，应当及时通知托运人或者收货人，并考虑托运人或者收货人的利益。”

除此之外，遇有下列原因之一者，当事人虽未解约，海上货物运输合同也自然解除：船舶灭失；船舶不能修复或没有修复价值；船舶被捕获；货物灭失等等。

四、国际海上货物运输合同当事人的基本权利义务

（一）承运人或出租人的基本权利义务

1. 基本权利

(1) 按合同约定收取运费（或租金）。运费可分为预付运费（Freight Prepaid）和到付运费（Freight Collect）两种。预付运费由托运人在装货港支付，到付运费由收货人在目的港支付。如采用到付运费，当货物未运到目的港时，承运人无权收取运费；如采用预付运费，无论货物在运输途中是否发生灭失，运费一般不予退还。

(2) 收取杂费、亏舱费以及其他为托运人垫付的费用。

(3) 对货物的留置权。如托运人或收货人未付清运费及其他费用，承运人可依比例，对于运输的货物行使留置权（Lien），以作为运费和其他费用的担保。

(4) 收取滞期费。货物的装卸作业超过规定的装卸时间时，承运人有权向货方收取滞期费。但在班轮运输条件下，一般没有滞期费的问题。

(5) 收货人请求交付货物时，承运人有权要求其交还提单。

(6) 依法律或合同规定引用免责条件和责任限制的权利。

2. 基本义务

(1) 提供适航性船舶的义务。

(2) 妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。

(3) 无正当理由不得变更航程。承运人应当按照约定的航线或者习惯的或者地理上的航线将货物运往卸货港，不得无故绕航。但为了在海上救助或企图救助人命或财产而发生的绕航或者其他合理绕航，则是正当的、合法的。

(4) 在装货港，应托运人的要求签发提单；在目的港，凭提单向收货人交付货物。

(5) 对货物的灭失、损坏以及因船舶未能在规定的期限内到港而给货方造成的损失承担赔偿责任，但依法律规定或合同约定可享受免责者除外。

(二) 托运人或承租人的基本权利义务

1. 基本权利

(1) 要求承运人或出租人按合同的约定运输货物，取得提单的权利。

(2) 因承运人或出租人不履行合同或违反其基本义务而遭受损失时，向承运人或出租人请求损害赔偿的权利。

2. 基本义务

(1) 按合同规定的时间和地点提供托运的货物，否则应承担承运人的船舶亏舱损失、滞期损失等。

(2) 按合同规定向承运人或出租人支付运费、租金和其他费用。

(3) 妥善包装托运货物，并向承运人保证，货物装船时，所提供的货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积的正确性；违反此项义务者，应向承运人负赔偿责任。

(4) 及时向港口、海关、检疫、检验和其他主管机关办理各项货运手续，取得有关单证并送交承运人；如因送交单证不及时、不完备或不正确，使承运人受到损失时，应承担赔偿责任。

(5) 托运危险货物时，应按有关规定妥善包装，做出危险品标志和标签，并将其正式名称和性质以及应当采取的预防措施书面通知承运人；如未为通知或通知有误，承运人可以在任何时间、任何地点根据情况需要将货物卸下、销毁或者使之不能为害，而不负赔偿责任。如因此给承运人造成损失，应负赔偿责任。

(三) 收货人的基本权利义务

1. 基本权利

(1) 货物运抵目的港时，向承运人提取货物。

(2) 货物发生灭失、短少、损坏时，在规定的期限内向承运人发出通知，进行索赔。

2. 基本义务

(1) 如收货人负有卸货义务，应按承运人或船长的指示，迅速卸货；如超过规定的卸货时间，应向承运人支付滞期费。

(2) 当收货人请求交付货物时，应将提单交还承运人。

第二节 提 单

一、提单的概念和作用

我国海商法第 71 条给提单 (Bill of Lading, 简称为 B/L) 所下的定义是：“提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。”这一定义与《汉堡规则》第 1 条第 7 款给提单所下的定义基本相同。提单定义反映出提单具有以下作用：

1. 提单是托运人与承运人之间订立的运输合同的证明 (Evidence of Contract of Carriage)

就托运人与承运人之间的关系而言，提单不是运输合同本身，而只是运输合同的证明。这是因为：①合同的成立先于提单的签发。班轮运输合同是一种诺成性合同，在托运人与承运人洽订舱位，达成协议时，运输合同已告成立，而提单则是在承运人接受货物并把货物装船之后才签发的。②合同是双方的法律行为，是订立合同的当事人意思表示一致的结果。而提单条款是承运人单方拟定的，并非双方共同拟订；提单是承运人单方签发的，并非双方当事人签字。

明确提单只是托运人与承运人之间订立的运输合同的证明，其法律意义在于：如果提单所载内容与双方事先约定的某些事项

相抵触，该提单的相关条款无效，而应依事先的约定确定双方的权利义务。“阿登尼斯”号案（The Ardennes）的判决最能说明这一点。该案中，一柑橘商在西班牙与承运人口头约定，承运人应在1974年12月1日，英国对这种货物的进口税提高以前，把货物直接运到英国。但所使用的提单却规定承运人可任意经由任何航线把货物直接或间接地运至目的港。装货后船开到安特卫普，于12月4日才抵达伦敦。审理此案的戈达法官认为，运输合同是在提单签发以前签定的，在合同中已有一项明示担保，即承运人应在1947年12月1日以前把货物直接运到伦敦。该项口头担保已使提单所列条款无效。因此，承运人应赔偿托运人的损失。

但是，在提单运输中，托运人与承运人之间除提单之外，通常并没有其他文件可以用来证明双方存在的运输合同的内容。在此情形下，提单不只是托运人与承运人之间运输合同最好的证明，同时也是确立双方权利义务关系最主要的依据。因此，多数情况下，托运人与承运人之间的权利义务，是以提单为准的。

不过，也有人认为提单就是运输合同本身。理由是：既然托运人接受了承运人签发的提单，并对提单中与原来约定的内容相抵触的条款未提出异议，那就可以认为托运人已默示地承认了提单条款，原先的约定已被提单条款所取代，提单可以视为与原运输合同并存的另一运输合同。如果一味地强调提单只是运输合同的证明，就难免造成概念上的混淆不清。

如果托运人取得提单后，将其背书转让给提单受让人，则就承运人与提单受让人之间的关系而言，提单不仅是运输合同的证明，而且就是运输合同本身。因为提单受让人并不了解托运人与承运人在提单之外还曾达成过任何口头或书面协议，而只能凭对提单的信赖行事。提单以外的协议只能约束托运人与承运人，不能约束提单受让人，承运人不得以此对抗提单受让人。

还应注意，租船合同项下签发的提单，对承租人来说，并不是运输合同，承租人与出租人之间的权利义务应依租船合同确定。

2. 提单是承运人向托运人出具的货物收据 (Cargo Receipt)

提单是在承运人接受货物或把货物装船以后签发的，提单正面记载着货物的件数、数量或重量以及货物的表面状况等情况，这都是收据性的文字。签发提单这一行为本身就确认了承运人已收到提单所载明的货物并已装船或等待装船。依英美普通法，除非提单中有相反的批语，提单是已装船货物数量、重量和表面状况强有力的初步证明 (Prima Facie Evidence)。《海牙规则》第3条第4款也作了类似的规定。

这里所谓“初步证据”是对托运人而言的，承运人可以提出抗辩，对抗托运人。如承运人能证明提单记载的货物未装上船；或托运人提供的货物件数、重量或数量有差错；或承运人在提单中作了批注，则可以减轻或解除承运人的责任。这是因为提单中有关货物的重量、数量等项内容是托运人自己填写的，他应当知道他所托运的货物的实际情况，并负有据实填报的义务。还应指出的是，虽然承运人可对货物的重量、数量、件数提出异议，但对货物的表面状况通常不能否认，因为对货物的表面状况，承运人是能够检查的。

如果提单已转让给了善意第三人，提单就不只是承运人收到货物的初步证据，而是终结性的证据 (Conclusive Evidence)，承运人不得对提单受让人提出相反的证据以否定提单上所记载的内容。这是因为提单受让人在受让提单时，并无机会检验货物，也不知道货物装船的具体情况，他只能依对提单的信赖行事。只有这样，才能保护善意第三人，使提单具有流通证券的作用。如果提单上的不准确记载是由于托运人申报不实所致，承运人也只能向托运人要求赔偿，不能以此为理由对抗提单持有人。英国曾有