

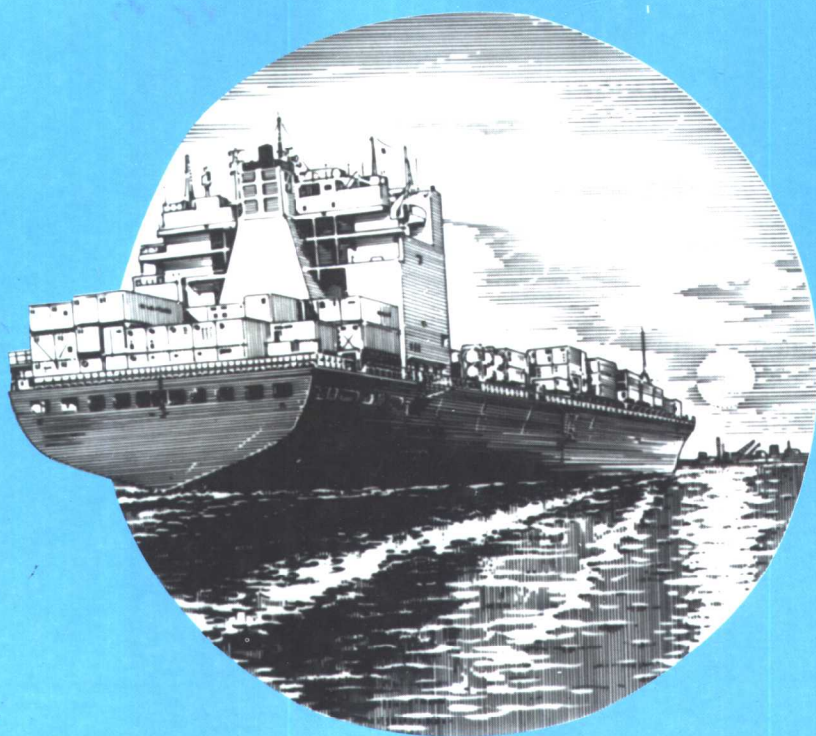


交通航海职业技术教育教材

符合 STCW 公约要求
交通职业技术学校教学指导委员会
航海类学科委员会推荐
交通部科技教育司审定
中华人民共和国海事局认可

海运业务与海商法

王 琪 主编
杨爱民 主审



大连海事大学出版社

交通航海职业技术教育教材

海运业务与海商法

王 琪 主编
杨爱民 主审

大连海事大学出版社

内容提要

本书是根据交通部科教司 1998 年 10 月颁发的《海运业务与海商法教学大纲》及 1998 年 2 月中华人民共和国港务监督局《海船船员适任考试和评估大纲》编写的。本书主要用作航海类高职教材,也可作为四年制中专(航海专业)教材,或作为各类航海专业培训班和业务提高的参考书。

本书共三章,包含海运业务和海商法两部分内容。第一章海上客货运输实务与法律;第二章海事法;第三章《海商法》概述。本书以我国《海商法》为主线,注意吸收国内外在海商法方面的新内容,注重适应性,实用性与针对性。

图书在版编目(CIP)数据

海运业务与海商法/王琪主编. —大连:大连海事大学出版社,1999.10
ISBN 7-5632-1335-X

I. 海… II. 王… III. ①海上运输-运输业务②海商法 IV. ①D996.
②U092

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 61486 号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮政编码:116026 电话:4727996)

大连理工大学印刷厂印装

大连海事大学出版社发行

2000 年 3 月第 1 版

2000 年 3 月第 1 次印刷

开本:787×1092 1/16

印张:13.25

字数:331 千字

印数:0001~4000 册

责任编辑:王在凤

封面设计:王 艳

责任校对:丁 一

版式设计:枫 叶

定价:19.50 元

前 言

航海职业教育系列教材是交通部科教司为适应《STCW78/95 公约》和我国海事局颁发的《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》而组织编写的。编审人员是由交通职业技术学校教学指导委员会航海类学科委员会组织遴选的,都有较丰富的教学经验和实践经验。教材编写依据是交通部科教司颁发的“航海职业教育教学计划和教学大纲”(高职教育),也融入了中等职业教育“教学计划和教学大纲”。本系列教材是针对三年高职教育和五年高职教育编写的,对于四年中等职业教育可根据考试大纲在满足操作级的要求上选用,也适用于海船驾驶员和轮机员考证培训和船员自学。

本系列教材包括职能理论和职能实践两个部分,在内容上有严格的分割,但又相互补充。

这套系列教材的特点:

1. 全面体现了《STCW78/95 公约》和《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》中强调的:教育必须遵守知识更新的原则,强调技能,培养能适应现代化船舶管理复合型人才要求的精神。

2. 始终贯穿“职业能力”作为培养目标的主线,根据“驾通合一”、“机电合一”及课程内容不能跨功能块的原则,打破原有学科体系,按功能块的要求对课程内容进行了全面的调整、删减,抓住基本要素重新组合。各课衔接紧凑,避免重复教学,并跟踪了现代科学技术,有较强的科学性和先进性。

3. 编写始终围绕着职业教育的特点,内容以“必需和够用”为原则,紧扣大纲,深广度适中,不但体现了理论和实践的结合,也体现了加强能力教育和强化技能训练的力度。

4. 编写过程中还把品格素质、知识素质、能力素质和身心素质等素质教育的内容交融并贯彻其中,体现了对海员素质及能力培养的力度。

本系列教材在编审过程中尽管对“编写大纲和教材”都经过了集体或专家会审,也得到海事局和航运单位的大力支持,但可能还有不足之处,希望多提宝贵意见,以利再版时修改并进一步完善。

编 者 的 话

《海运业务与海商法》是根据交通部科教司 1998 年 10 月颁发的《海运业务与海商法教学大纲》及 1998 年 2 月中华人民共和国港务监督局《海船船员适任考试和评估大纲》编写的。本书主要用作航海类高职教材,也可作为四年制航海类中专教材(选用),或作为各类航海专业培训班和专业提高的参考书。

本书共三章,包含海运业务和海商法两部分内容。第一章海上客货运输实务与法律;第二章海事法;第三章我国《海商法》概述。本书以我国《海商法》为主线,注意吸收国内外在海商法方面的新内容,注重适用性、实用性与针对性。

本书第一章第一节、第二节、第四节、第五节由福建船政学校黄映琴编写。第一章第三节、第六节、第七节由大连海运学校周晓明编写。绪论、第二章、第三章由南京航运学校王琪编写。

全书由王琪负责统稿、定稿,由上海海运学校杨爱民主审。南京航运学校徐宏元为责任编委。

限于编者的理论知识和教学经验,错误和不妥之处在所难免,恳切希望各校教师和读者批评指正。

编 者

1999 年 9 月于南京

目 录

绪论	(1)
第一节 海上运输的作用和特点	(1)
一、海上运输的作用	(1)
二、海上运输的特点	(1)
第二节 海商法	(3)
一、海商法的定义、性质和调整对象	(3)
二、海商法的表现形式	(4)
第一章 海上客货运输实务与法律	(6)
第一节 国际贸易合同简介	(6)
一、国际贸易合同的主要内容	(6)
二、国际贸易的主要价格术语	(8)
三、信用证	(11)
第二节 远洋运输业务基础知识	(13)
一、远洋船舶营运方式	(13)
二、港口使费节省的主要途径	(15)
三、船舶代理的作用、种类及代理人的法律地位	(20)
四、船公司的运输成本简介	(22)
第三节 班轮运输的实务与法律	(23)
一、班轮运输的货运程序	(23)
二、主要货运单证	(25)
三、提单	(31)
四、提单的性质、种类和签发	(35)
五、保函	(40)
六、《海牙规则》及其与提单有关的国际公约	(42)
七、我国《海商法》有关提单的规定	(57)
第四节 国际货物多式联运	(61)
一、国际货物多式联运承运人的责任形式	(61)
二、国际集装箱运输实务与法律	(62)
三、我国《海商法》关于“多式联运合同”的特别规定	(66)
第五节 租船运输实务与法律	(67)
一、航次租船合同	(68)
二、定期租船合同	(82)

第六节 海上旅客运输实务与法律	(85)
一、海上旅客运输合同的概念	(85)
二、承运人和旅客的主要权利和义务	(85)
三、《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约》	(87)
四、我国《海商法》关于海上旅客运输合同的规定	(88)
第七节 海上拖航合同	(89)
一、海上拖航合同的概念	(89)
二、我国《海商法》关于海上拖航合同的规定	(90)
第二章 海事法	(93)
第一节 船舶碰撞	(93)
一、船舶碰撞的概念、构成要件及分类	(93)
二、船舶碰撞的责任基础及过失碰撞	(94)
三、船舶碰撞的责任划分及举证要求	(98)
四、“互有责任碰撞条款”的内容及其解释	(100)
五、《1910 年统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》的主要内容	(101)
六、船舶碰撞后船长应采取的措施	(102)
七、船舶碰撞管辖权的概念及有关法则	(103)
第二节 海难救助	(104)
一、海难救助概念	(104)
二、海难救助成立的要件	(105)
三、海难救助的形式及选择救助时应考虑的因素	(108)
四、确定救助报酬的原则及影响因素	(109)
五、当前国际流行的劳氏救助合同格式的主要内容	(111)
六、《1989 年国际救助公约》的主要内容	(113)
七、中国海事仲裁委员会救助合同格式(1994)	(117)
第三节 共同海损	(119)
一、共同海损概述	(119)
二、共同海损的表现形式	(122)
三、船方处理共同海损事故应注意的事项	(126)
四、共同海损理算规则	(127)
第四节 海事赔偿责任限制	(129)
一、海事赔偿责任限制概述	(130)
二、海事赔偿责任限制制度的内容	(131)
三、海事赔偿责任限制的国际统一	(135)
第五节 船舶油污损害赔偿	(141)
一、船舶油污损害赔偿概述	(141)
二、油污损害赔偿船舶所有人的责任基础	(142)
三、油污损害赔偿的国际立法	(142)
四、CMI 油污损害指南	(149)

五、1990 年美国油污法	(151)
第六节 海上保险合同	(154)
一、海上保险合同概述	(154)
二、诚实信用原则和保险利益原则	(161)
三、近因原则和代位求偿原则	(165)
四、保险标的的损失和委付	(167)
五、船舶保险条款	(170)
六、船舶保赔保险	(175)
第七节 海事争议处理	(177)
一、海事及其争议的处理	(177)
二、港务监督对海事争议的处理	(178)
三、海事诉讼	(180)
四、海事仲裁	(186)
五、涉外海事关系的法律适用	(190)
第三章 《海商法》概述	(193)
第一节 我国《海商法》立法特点	(193)
一、严格按照国际标准制定又具自己的特色	(193)
二、一部典型的成熟的特别民事法律	(194)
第二节 关于《海商法》第一章、第二章、第三章	(196)
一、关于第一章总则	(196)
二、关于第二章船舶	(197)
三、关于第三章船员	(200)
主要参考书目	(202)

绪 论

对外贸易运输方式的种类很多,有海洋运输、铁路运输、航空运输、江河运输、公路运输、管道运输和海、陆、空联合运输等。对外贸易涉及到国与国之间的商品交换,由于世界上 2/3 的国家是与海洋相连接的,加上海洋运输有运量大、价格低廉等许多优点,因此,海洋运输在对外贸易运输中占有重要地位。

第一节 海上运输的作用和特点

一、海上运输的作用

1. 海上运输是完成对外贸易任务的重要营运方式

一个国家要大力发展本国的对外贸易,就须大力发展海上运输。海上运输包括沿海运输和远洋运输,前者是指国内港口之间的运输,后者则指本国港口与外国港口间,或外国港口之间的国际航线的海上运输。外贸与海运,二者是相依相存的,外贸依赖海运,海运促进外贸,海运不发达,就会阻碍对外贸易的发展。例如日本,它为海洋所包围,完全靠输入原料、输出产品发展自己的经济,因此,发展海上运输事业对日本来说是举足轻重的。美国为使海运和外贸协调发展而采取航运保护政策。

2. 海上运输是国家外汇收入的重要来源

对外贸易一般采用 CIF 和 FOB 等贸易术语。按 CIF 术语,货价内包括运费,由卖方派船将货物运至交货港;按 FOB 术语,货价内不包括运费,由买方派船在发货港装运货物。为了维护本国权益,一般对出口货物都力争以 CIF 术语成交,而对于进口货物,则以 FOB 术语成交。就我国而言,如果出口货能争取以 CIF 术语成交,则由我方派船,除可取得货款外,还可另外取得运费收入。同样道理,进口货以 FOB 贸易术语成交,则由我方派船前往发货港装运货物,由于我方派船时可大部分使用我国海上运输船队进行运输,这时,虽然外贸部门也须向我国船公司交付运费,但这种运费的支付,只属于国内范围的内部收支,从国家整体来说,就可以或者增加外汇收入,或者减少外汇支出。

除此之外,我国的海上运输除了承担本国外贸运输外,还可把运力投入国际航运市场,开展第三国运输,为国家创汇,这时海上运输实际就是一种“无形贸易”,或者也可以说是无形产品——运输劳务的输出,它是构成国家外汇收入的重要来源,对于平衡国家的国际收支,有着重要意义。

二、海上运输的特点

1. 海上运输的涉外性

国际海上运输是指本国港口与外国港口间,或外国港口之间的国际航线的海上运输。国际海上运输远涉重洋,不但航线距离长,运输风险大,而且受世界诸多因素的影响。海上运输的营运,就是适应这种涉外性而逐渐形成的,其涉外性主要表现在以下三个方面:

1) 海上运输受国际航运市场约束

这里所说的航运市场,即包括通常所说的像租船市场那样的狭义的市场,即为海上运输提供船舶的船舶所有人与需求船舶的货主进行船舶租赁交易的市场,也就是海上运输船舶供求交易的市场,也包括表明进入市场的船、货数量和种类结构的变动趋势在内的所谓广义的航运市场。

海上运输不仅要承担本国的进出口货物运输,为了更充分地利用船舶的运输能力,更有效地进行业务经营,还需要进入国际市场积极开展第三国货的运输,要根据对国际航运市场系统的调查和分析,以及对各个航线下船舶的就航情况的了解,积极开辟新的班轮航线,或根据对国际航运市场中船舶的供求情况、行情及它们的变动趋势的了解和分析,确定船舶的添置、适航、退出营运,以及租进、出租,确定运费、租金的水平等。

2)海上货运单证在国际上通用

海上运输的单证种类繁多,作用不一。有的是由国家行政机关规定的;有的是国际公约或本国的法律规定的;也有的是根据国际航运习惯共同使用的。虽然各个国家、各个港口或各个船公司所使用的货运单证并非完全一致,但因为海上运输船舶航行于本国港口与国外港口之间,关于单证的规定,不但要符合本国法律和业务需要,也必须适应国际公约或有关国家的法律或习惯的要求,所以,就海上货运单证而言,各国间在名称、作用和记载内容上是大同小异,可以在国际间通用的。

3)海上运输既受本国法律的规定制约,又受国际公约的规定制约

当在运输过程中发生各种问题时,如果问题发生在本国范围内,或诉讼,纠纷各方都是本国公民,则按照本国法律处理是没有什么问题的。但是,海上运输是属于国际性的运输,发生问题的地方可能远离本国,涉讼各方也可能分属不同国家,于是,在处理这些问题时,就有一个适用哪一个国家法律的问题。有时,同一案件按不同国家的法律处理,就可能有完全不同的结果。为此,许多国家都谋求能够制定一系列能为各国共同遵守的国际公约。20世纪以来,公约越订越多,并且已为越来越多的国家所接受。

2. 海上运输的优越性

在对外贸易中,海上运输是主要的运输方式,我国有90%以上的进出口货物,是由海上运输船舶营运的,这是因为海上运输具有以下一些优点:

1)运量大,运价低廉

海上运输船舶的运载能力,远远大于铁路运输车辆和公路运输车辆。近年来,海上运输船舶的船型日趋大型化。按照规模经济的观点,大型船舶与小型船舶相比,不论在每载重吨的造价,每马力的载货效率,或每马力的油耗方面,均以大型船舶更为有利,其差距在40%以上,反映在每货运吨运输的成本上,海上运输的成本只相当于铁路运输的1/20左右,相当于公路运输的1/100。

2)海上运输对货物适应性强,工艺先进

海上运输船舶可以适应多种货物运输的需要。它可以是根据不同的货运需要而设计用途多的船舶,也可以是适应货流情况而设计的专业化船舶。在运输超重、超长货物方面,海上运输船舶也有较强的适应性。

就目前情况看,先进的运输工艺往往都是首先在海上运输中产生的。比如散装运输、液化运输、集装箱运输等在海上运输中已普遍被采用。这些新工艺可将效率提高多倍。

航海技术日新月异。目前,新造的海运船舶已普遍采用节能型的低速柴油机,向提高燃油

效率方面迈进了一大步,技术进步的前景相当可观。现在,世界上许多国家都在进行新船型、新机型的研究开发。新机型、新船型在显著降低能耗的情况下,可以大大提高船舶航速。因此,可以设想,海运船舶的技术进步,将比其他运输方式更快。

3. 海上运输的危险性

海上运输的危险性主要表现在:

1) 遭遇危险的可能性大

由于远洋运输船舶经常都是在长时间远离海岸的海洋上航行,也由于海洋环境复杂,气象多变,随时都有可能遇上狂风巨浪,暴雨、雪、电、海啸、浮冰等人力不可抗衡的海洋自然灾害的袭击,因而使远洋运输船舶遭遇危险的机会比沿海运输遭遇的机会要多,尤其是需要经过一些世界上有名的风暴区域时,更是每时每刻都可能遭受这些危害灾害的袭击。

2) 造成的损失巨大

远洋运输船舶一旦遭遇海上危险后,给船舶和货物所造成的损失往往是十分巨大和惊人的,这是因为一艘远洋运输船舶的规模较大,一次载运货物的数量之多,是任何其他运输工具都无法比拟的。特别是那些大型船舶,一旦造成损失,其损失数额都十分巨大,而且当遭遇危险时得到外来力量的援救的及时性差,或者根本无法得到援救而使已经遭遇的危险和遭受的损失进一步扩大。

另外,对于油船遭遇事故,除了油船本身及所载运的货油损失外,还会因货油流入海洋造成海洋环境的污染,其后果和损失更是惊人,尤其以那些超大型油船发生事故更甚。例如1967年3月18日利比里亚籍12万吨级油船“托利·康荣”号在英吉利海峡七石礁附近触礁沉没事件,成为当时有史以来最严重的一起海洋油污事件,它所载运的11.8万吨原油有8万吨流入海洋,使英、法两国沿岩岸300公里海域受到污染,仅为清除油污所动员的人力、物力就花费800万美元之巨。

3) 为适应海上危险而发展起来的一些比较特殊的制度

面对着海上危险的客观存在,人们在长期海洋运输的实践并总结所发生的海上危险的情况下,为了分散危险,防止和减少海上事故的发生;为了在发生事故并带来损失时能得到一定的经济补偿;也为了促进海洋运输事业的发展,而逐步形成、发展起来并沿袭至今的,同时被普遍接受的一些适应海上危险的比较特殊的制度。这些制度包括共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等。

第二节 海商法

一、海商法的定义、性质和调整对象

海商法(Maritime Law)作为一个独立的法律部门,目前在国际上尚无统一的定义。通常被视为调整海上货物运输和旅客运送中与船舶有关的各种关系的法律规则和概念的总和。据此,海商法调整两大法律关系,即海上运输中发生的法律关系和与船舶有关的法律关系。

1) 海上运输中发生的法律关系

海上运输中发生的法律关系包括各种合同关系、侵权关系及因海上特殊风险而导致的其他法律关系,主要是指围绕着提单、租船合同、拖带合同、旅客运输合同、救助合同、保险合同等所发生的合同当事方之间的民事法律关系;船舶碰撞、船舶污染海洋环境等行为所引起的肇事

方与受害方之间的法律关系;共同海损中有关各方分摊与补偿的关系,海事赔偿责任限制中的船舶所有人与各债权人之间的关系等。

所有这些关系,都是平等民事主体之间的权利义务关系,属民法范畴。

2)与船舶有关的法律关系

一切海上活动,不论是客货运输、海难救助、还是拖航、打捞、捕鱼、采油,都必须有船舶参加。使用船舶是各种海上活动最基本的特征,这就产生了与船舶有关的法律关系。船舶的法律地位,主要是围绕船的国籍、船舶航行权、沿海运输权等方面发生的船舶所有人与船旗国或沿海国有关当局之间的关系;船舶物权,主要涉及船舶所有权、船舶抵押权、船舶优先权等方面;船舶安全,主要是围绕船舶适航条件、船员配备等所发生的船舶所有人与港口主管当局的关系;船舶管理,主要指国家就航运管理、航运政策以及船舶登记等方面与海上运输组织、船舶所有人和经营人等之间的关系。除船舶物权外,主要表现为国家行政机关与海上运输组织及船舶所有人之间的纵向行政法律关系,属行政法范畴。

关于海商法的性质,即法律属性,国内外颇有争论。这个问题又与该法律部门的调整对象直接相关。从海商法的调整对象看,有广义海商法和狭义海商法之分。广义海商法既调整平等主体之间的横向民事关系,又调整非平等主体之间纵向的行政关系。不少国家的海商法还订有少量刑事责任条款。狭义海商法则仅仅或主管是调整平等主体之间的横向民事关系。不调整或主要不是调整纵向的行政关系。对广义海商法的法律属性,国内有的学者将其归属于经济法或国际经济法的范畴,也有认为将其作为一个独立的法律部门更为适宜。

对于狭义海商法的法律属性,学者们认识比较统一,在“民商合一”的国家,海商法被视为民法的特别法,“民商分立”的国家,则被认为是民法或商法的特别法。我国的《海商法》是一部狭义的海商法,是民法的特别法。所以,选择海商法中的“商”多,而不是“海事法”中的“事”多,对整个《海商法》所调整的社会关系而言是贴切的。

二、海商法的表现形式

从各国的海商法和海事司法实践看,海商法的表现形式主要有以下几种:

1. 国内立法

国内立法是海商法的主要表现形式。海上运输是各国经济贸易发展的重要运输方式,为了使这种运输顺利进行,各国都制定、公布了有关海商法规。在我国,这些海商法律规范中,有全国人大常委会制定、颁布的法律,具有最高的效力。如《海商法》、《海上交通安全法》、《海洋环境保护法》等。海商法规是国家各行政机关制定、公布的条例、规则、办法、规定等,如《船舶登记条例》、《对外国籍船舶管理规则》、《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》和《外国籍船舶航行长江水域管理规定》等,均是海商法的表现形式。

2. 国际公约

国际公约是海商法的重要表现形式,由于航运业本身具有国际性这一特点,因此,调整航运业中所产生的各种关系的法律也必然具有国际性,经过各国的多方努力,海商法日趋统一。目前,国际海事组织和国际海事委员会制定通过了大量具有海商法内容的国际公约,但它们在一国签署、批准、加入或接受,并对其生效之前尚不能成为其海商法的表现形式,在英国和美国,一项国际公约要要在其本土内得到实施,还得通过国内立法程序,将该公约的内容转化为国内法。例如,在英国1971年的《海上货物运输法》就是从《海牙—威斯比规则》转化而来的;美国1936年的《海上货物运输法》则是根据《海牙规则》制定而成的。也只有这样,国际公约才能成

为这些国家海商法的表现形式。我国在加入有关公约所制定的国内法,都必须按照有关公约的原则和规则进行,并尽量避免与国际公约相抵触。在遇到我国缔结或参加的国际公约同我国海商法规有不同规定时,优先适用国际公约的规定。因此,当我国加入某项海商公约并对我国生效时,该项公约即成为我国海商法的表现形式。

此外,我国与外国签订的有关通商航海方面的双边条约,如1958年至1962年我国先后分别与苏联、民主德国、蒙古、阿尔巴尼亚、朝鲜和越南签订的通商航海条约,均有关于船舶航行和港口使用的规定,这些规定无疑也是海商法的表现形式。

3. 国际航运惯例

在国际海上航运中,被有关当事人长期反复采用,并普遍遵守的规则是国际航运惯例,它是海商法的又一表现形式。多数惯例是不成文的,如“抛弃货物”,即在船舶遇难面临灭失的紧急关头,船长有权决定抛弃货物(数量、种类,甚至全部货物),以保证船上人员的生命安全,而有的惯例已被编纂成册,如《约克·安特卫普规则》等。关于航运惯例之效力,原则上各国是承认的,但其程度并不完全相同,而且有些国家还附有一定的条件。例如,1907年《瑞士民法》第1条就规定:“本法未规定者,审判官依惯例。”我国《中华人民共和国民法通则》(以下简称《民法通则》)第142条第3款和《海商法》第268条第2款均规定:“中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结和参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。”从这些规定可以看出,惯例具有补充的效力,而日本旧草案法例第2条却规定了惯例具有与成文法同等的效力。在适用惯例时,有些国家还附有条件,如我国和日本等。我国《民法通则》第150条规定:“依本章规定适用国际惯例的,不得违背中华人民共和国的社会公共利益。”日本现行民法第92条也规定,适用惯例不得与法令及公共秩序相违背。

总之,各国都不同程度承认国际惯例(包括航运惯例)的效力,不过有些国家为了更好地维护其公共秩序或社会公共利益而附加必要的条件而已。因此,国际航运惯例也是海商法的表现形式。

4. 司法判例

司法判例是指国内法院的判例。国内法院的判例是各英美法系国家海商法的又一重要形式。在这些国家,根据“遵守先例”的原则,上级法院的判决可以作为下级法院审理同一案件的依据,后来的判决皆以先前的判例为依据,因而形成了法官可以立法的习惯。所以,这些国家将法院在审结有关海商方面的案件所形成的判例视为国内立法。这些判例也就成了海商法的表现形式。

大陆法系的国家,法院的一切判决均以成文法为依据,法官必须严格按成文法规定审理案件,不承认判例是法院判决的依据。但是,大陆法系国家(包括我国在内)也不能否认判例在英美法系国家所具有的立法作用,不能否认司法判例是海商法的表现形式。

第一章 海上客货运输实务与法律

第一节 国际贸易合同简介

国际贸易是一项非常复杂的商务活动。国际贸易中的买卖双方当事人通常需要订立国际货物贸易合同,以明确各自的责任、权利和义务。远洋船舶运送的主要对象就是国际贸易活动中买卖双方成交的货物,因而作为远洋船舶驾驶人员首先应对贸易合同中有关基础知识有一定的了解。

一、国际贸易合同的主要内容

国际贸易合同通常都是围绕着卖方交货、买方付款这一对等义务作出各项具体规定的。合同中,对商品的品质、数量、包装、检验、装船等条款的规定,就是对卖方必须按时、按质、按量履行交货义务的具体说明。其中对价格、付款等条款的规定,是对买方必须按时、按价、按量付款的具体说明。同时为了督促双方履行义务,并合理解决由于一方不履约而发生的争执,在合同中又有索赔条款、不可抗力条款、仲裁条款等规定。

1. 品质条款

是指商品的自然属性,即使用价值。合同中常用商品的物理的、化学的、生物的、成分、性能和外形来说明。商品品质的优劣对商品价格的高低起重要作用。国际贸易中确定品质的方法大致可以分为用样品表示和用文字或图样表示两大类。在用文字或图样表示的方法中,又可分为凭规格、等级、标准;凭商标、牌号;凭产地名称和说明书来确定品质。

2. 数量条款

商品的数量是指以一定的度量衡表示商品的重量、个数、长度、面积容积等的量。商品不仅表现为一定的质,同时也表现为一定的量。数量的大小既关系到一笔交易价格的高低和金额的多少,也会影响到消费者的使用和市场的变化。因此,商品的数量就成为合同中的主要条款之一。

3. 包装条款

包装条款,主要规定商品包装的方式、材料、费用的负担和运输标志。在国际贸易中,商品的包装可分为运输包装和销售包装两大类。商品的运输包装从包装的材料和抽质地来看可分为三种:软性包装如纸、包等;半软性包装如篮、篓、筐等;硬性包装如桶、箱等。由于包装种类涉及到商品的安全、价格、成本的计算及双方的责任,因此签订合同时一般应明确包装的外形和材料、包装的方法以及是否需要衬垫物等。包装的标志又称唛头,是指包装外部所绘制的记号,它主要是为了满足运输和交接的需要,便于识别不同种类的货物。

国际贸易中包装的费用一般都包括在货价之内,不另计价。但如买方提出特殊包装要求时,卖方也可另计包装费用。

4. 价格条款

价格条款是买卖双方交易磋商的一个中心内容,也是贸易合同中十分重要的条款,其内容较为复杂,所以有关这方面的问题,将在后面介绍。

5. 装运条款

在贸易合同中装运条款一般有以下的内容：

1) 装运期、交货期的规定

装运期和交货期本来是两个不同的概念,但采用装运港交货条件时,货物装运的时间就是卖方交货时间,故装运期和交货期在时间概念上是一致的。在实际业务中,把装运期和交货期这两个术语等同使用。

2) 装卸港口的规定

合同中对装卸港口的规定方法也是多种的,有的规定具体的港口名称;也有的经双方同意对具体港口不作规定,而规定一个范围;还有的经买方要求,卸货港可规定两个以上,并由买方在一定时间内最后确定卸货港。

3) 装运方式

双方除首先明确运输方式(海运、铁路、空运或邮包)外,还需明确下列问题:

(1) 能否转运的问题

货物由出口装运地原船、原车一次运至进口国,这样称为直运;而中途须经转船、转车运输称为转运。货物经中途辗转,不仅费用增加,交货时间也会延长,而且增加货物损伤的可能性,因此双方在谈判中应明确能否允许货物中转。

(2) 分批装运的问题

成交的商品,有的是一次交货完毕,有的是分批交货。如属于后者,在装运条件中必须明确,分批装运和分批付款有密切联系。从卖方来讲,交货必须收回价金。因此在分批装运情况下,也要求买方分批付款,即按每批装运的实际货价付价款,但为了明确责任,应在合同中予以规定。

(3) 特殊装运要求

由于货物的性质不同,在装运方式上有特殊要求,例如易腐的货物应装在冷藏舱内,或要求装在船舶的水线之下,有些货物要求装载于远离锅炉房的货舱内,有些则要求不得装在舱面上等。这些特殊的装运要求,应事先明确,并在合同中加以规定。

(4) 装运通知

在贸易合同中,通常都有“装运通知”的规定,它的内容一般包括:合同号码、货物名称、数量、金额、船名、开航日期、预计到达日期等。发出装运通知是卖方应尽的义务之一,它有利于买方掌握装运情况,办理货物保险,安排接运、转运、销售或生产等工作。

6. 保险条款

对外贸易的货物往往需要经过长途运输,在运输、装卸、存储过程中,货物有可能遇到各种风险和遭受各种损失。为了保障货物在遭受损失时能得到经济上的补偿,买方或卖方就需要办理货物的运输保险。

在买卖合同中,保险条款通常作为交易条件之一,其内容主要是规定谁负责投保和支付保险费,以及投保的险别与保险的金额等。保险条款的规定方法与合同中所采用的贸易术语有着直接的联系。在按 FOB 和 CFR 贸易术语成交时,由于保险是由买方自行负责,货物的价格中不包括保险费用,因此,合同的保险条款也比较简单,一般只原则性的规定:“保险由买方负责。”但在按 CIF 贸易术语成交时,由于保险是卖方责任,货物的价格中包括保险费在内,保险条款就要订得明确、具体。

7. 检验条款

商品检验条款通常包括:检验的时间、地点、检验机构、检验证明等内容。

国际贸易中买卖双方为证明所装货物的品质、数量、包装等符合合同的规定,往往要求具有资格的第三者在装运港或目的港对货物进行检验或鉴定,并签发商品的检验证书。为此,买方往往在信用证上列明商品检验证书是全套货运单据的一个组成部分,因此商品检验证书有时是议付的凭证之一。买卖双方对于所交货物的品质、数量、包装等发生争议时,商品检验证书是索赔和理赔的重要依据。

8. 支付条款

支付条款也是贸易合同的主要条款。其内容主要是规定支付的工具、支付时间、支付方式。关于这方面的问题,我们将在后面详细介绍。

9. 索赔条款

在实际业务中,索赔的原因是多方面的。为了维护买卖双方的正当权益,促进贸易在平等互利的基础上开展,买卖双方在国际贸易合同中通常都订有索赔条款。索赔的条款一般包括:索赔的范围、索赔的期限、索赔的方法、索赔的金额。

10. 仲裁条款

所谓仲裁(Arbitration)是双方当事人同意把有关的争执提交给没有利害关系的第三者进行裁决,并且同意其裁决对于双方当事人的约束力。国际贸易合同中的仲裁条款一般是对仲裁的地点、仲裁机构、仲裁程序及仲裁费用等作出规定。

11. 不可抗力条款

不可抗力(Force majeure)条款也可称人力不可抗拒条款,是外贸买卖合同中普遍采用的一项例外条款。它的作用是,在签订合同以后,如果发生了人力不可抗拒的意外事故,以致不能履行合同或不能如期履行合同,遭受事故的一方可以据此免除责任,对方无权要求赔偿损失。在国际贸易中,不可抗力事故一般包括自然因素和社会因素。前者如风灾、雷电、瘟疫,后者如战争、政变、政府法令、革命等。合同中规定不可抗力的条件通常采取三种方式:

1)列举式:这种方式是将双方一致认同的不可抗力的事故在合同中一一列举出来,只有发生合同中列举的事故,责任方才可享受免责。

2)概括式:这种方式是用些较为笼统的字眼对不可抗力进行概述。其优点是较灵活,缺点是责任不够肯定。

3)综合式:就是将上述两种方式结合在一起,一方面对可能经常发生的事故作了明确规定,另一方面对其他事故作了笼统地补充说明。

二、国际贸易的主要价格术语

国际贸易合同中价格条款一般包括:计价的货币、计价单位、价格术语及某些附加条件等内容。价格术语是价格条款的重要组成部分,其主要作用是在买卖双方之间划分各自所应负担的责任、费用和风险以及划分货物所有权转移的界限。一般地说,卖方承担的责任多,支付的费用多,负担的风险大,则商品售价高;反之,则售价低。

国际贸易价格术语的应用由来已久,有的已有 100 多年的历史,今天价格术语在国际贸易买卖合同中的应用已非常普遍,但对其的解释却不一致。不同的国家或不同的港口对同一种贸易术语甚至有不同的解释,这种状况对国际贸易的发展有不利的影响。为了解决这个问题,有些国际组织对国际贸易价格术语进行了系统的整理,并试图对其作出统一的解释,其中影响较

大的是国际商会(International Chamber of Commerce; ICC)制定的《国际贸易解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade, 缩写为 INCOTERMS)。最新的《国际贸易解释通则》为 1990 年 4 月国际商会公布的《1990 年国际贸易术语解释通则》, 其按买方义务的不同类型, 将价格术语分为 4 组, 共计 13 种, 即:

E 组: 卖方在自己的地点将货物交付买方

EXW—Ex Works: 工厂交货

F 组: 卖方将货物交至买方指定的承运人

FCA—Free Carrier: 货交承运人

FAS—Free Alongside Ship: 船边交货

FOB—Free on Board: 船上交货

C 组: 卖方必须订立运输合同, 但对货物灭失和损坏的风险及发运后发生事件所产生的费用, 卖方不承担责任

CFR—Cost and Freight: 成本加运费

CIF—Cost, Insurance and Freight: 成本、保险加运费

CPT—Carriage Paid To: 运费付至

CIP—Carriage and Insurance Paid To: 运费、保险付至

D 组: 卖方必须承担货物交至目的地国家所需的费用和风险

DAF—Delivered at Frontier: 边境交货

DES—Delivered Ex Ship: 目的港码头交货

DDU—Delivered Duty Unpaid: 未完税交货

DDP—Delivered Duty Paid: 完税后交货

在对外贸易活动中, 使用较多的价格术语有: 船上交货(FOB)、成本加运费(CIF)和成本、保险费加运费(CFR)三种。根据《1990 年国际贸易术语解释通则》, 上述三种外贸合同中的主要价格术语的基本内容如下:

1. 船上交货(FOB)

卖方责任:

- 1) 提供符合买卖合同规定的货物;
- 2) 办理货物出口手续并负担所需费用;
- 3) 在规定的日期或期限内, 在规定的装货港, 按港口习惯的方式, 将货物交到买方指定的船舶上, 并通知买方;
- 4) 承担货物越过装货港船舷之前货物灭失或损坏的一切风险;
- 5) 负担货物越过装货港船舷之前的一切费用;
- 6) 提供通常的运输单证并负担所需费用;
- 7) 支付交货所需的货物检查费用。

买方责任:

- 1) 订立货物运输合同(订舱或租船), 支付运费, 并将船名、装货地点和所要求的装货时间通知卖方;
- 2) 支付货款;
- 3) 办理货物进口手续并负担费用;