

4209

C.I.F. 与 F.O.B. 合同

(下 册)

戴 维 · M · 萨 逊 著

北 京 对 外 贸 易 学 院 译
国 际 贸 易 问 题 研 究 所

9

对外贸易出版社

C.I.F.与 F.O.B.合同

(下 册)

戴 维 · M · 萨 逊 著

北 京 对 外 贸 易 学 院 译
国 际 贸 易 问 题 研 究 所

对 外 贸 易 出 版 社

一 九 八 一 年 二 月

C.I.F. 与 F.O.B. 合同

下 册

北京外贸学院国际贸易问题研究所

*

对外贸易出版社出版

(北京东长安街 2 号)

对外贸易出版社第二发行组发行

(北京安外小关北京外贸学院内)

外贸无锡印刷厂印刷

787×1092毫米 2开本 $6\frac{1}{4}$ 印张 140,000字

1981年2月第一版 1981年2月北京第一次印刷

印数 1—20,000册

(内部发行)

统一书号: 4222·06 定价: 0.60元

目 录

F. O. B. 合 同

第八章 F. O. B. 合同的类型	1
引论.....	1
F. O. B. 合同的本质.....	7
“严格的”解释.....	10
买方指定船只的义务.....	11
卖方的从属责任.....	24
买方遵守装运及出口规章和负担其费用的义 务.....	27
国内买卖和国外买卖.....	34
“附加服务”变型(卖方作为托运人和出口人)	36
提单的格式.....	39
出口许可证.....	43
出口关税.....	51
出口禁令.....	55
合作的义务.....	61
目的地是合同的一个条件吗?	61
国际商会的定义.....	64
“运至目的港”的变型.....	66
摘要和结论.....	81
第九章 F. O. B. 合同的交货	83

引论.....	83
重复出售.....	87
风险的转移.....	94
对价金的权利.....	99
F.O.B.合同在什么时候完成交货?	107
第十章 F.O.B.作为价格条款.....	113
引论.....	113
在F.O.B.交货前的转让.....	113
后来的转让.....	120
第十一章 付款和接受货物.....	123
付款.....	123
跟单信用证.....	123
付款时间.....	138
拒收权.....	142
F.O.B.交货并不构成接受.....	148
第十二章 保险.....	156
卖方发出通知的义务.....	157
可保利益.....	160
从属保险.....	163
出口信贷担保.....	165
第十三章 补救办法.....	166
卖方违反合同.....	166
买方违反合同.....	171
第十四章 法律的冲突.....	183
管辖权与诉讼的程序.....	183
合同的准据法.....	185
产权方面的问题.....	193

第 八 章

F. O. B. 合同的类型

引 论

319. 我们完全有理由假定，通常称为F.O.B.买卖或F.O.B.条件的“船上交货”货物买卖合同，比起国际贸易①中其它任何类型的合同具有更为悠久的历史。的确，最早提到F.O.B.条件的判例可以追溯到十九世纪初叶，在这方面我国的判例法已有一百五十多年的历史。

在十八世纪末十九世纪初，国际贸易开始迅速发展的时期，F.O.B.条件是海上贸易最适用的条件，这一点是毫不为奇的。在定期航线建立，单据被广泛接受作为海上货物的象征以前；在现代电报、无线电和邮政出现以前，海外贸易的方式方法与今天通行的做法有很大的不同。在那个时代，商人通常需要租一条船，在不同的外国港口停靠，购买那个地方所能提供

① F. O. B. 条件往往被人看成只是一种国际贸易或海上交易的条件。这是不正确的。F. O. B. 条件也经常用于国内贸易，例如，在制造商或批发商同出口商之间的交易。而且，在美国和加拿大，F. O. B. 条件除用于海运外，也常常用于陆运。除非用“船舶”这种字眼予以限定，否则规定“F. O. B. 纽约”交货的合同，可以被认为是指在铁路或卡车终点站，而不是在港口交货。在美国的合同中，使用“F. O. B. 装运”（Shipment F. O. B.）的字样没有决定性的意义。虽然，按英国法律的解释，这样的字样通常是表明使用船舶运输的。请参阅“马希亚”一案的论点及《C.I.F.》一书，第三十七节所述的一些有关C.I.F.买卖的案例。

的商品。

他或他的代理人在整个航程中，必须自始至终亲自在船上监督这一冒险活动（这也确实是一场冒险）的进行。如果发现商品合适，他就买下并指定将货物交到他的船上，他通常就在那里对货物作最后检查。如果货物符合他先前看到的样品，他就在当时当地偿付价金或其他对价。F.O.B.条件的概念，也许就是这样产生的。随着技术的进步、通讯工具的发展，国际贸易的条件也迅速发生变化。定期航线开辟了，情报资料的提供也更及时了，对国外的联系能够维持在稳定的基础之上，单据能够邮寄了。英国于是制定了《一八五五年提单法》给予运输合同的受让人以他自己的名义根据运输合同提起诉讼的权利，而在这以前他是不具备这种权利的。

320. 新的融通资金的方法产生出来了，银行以外汇购买者的身分参与了交易。于是，交易是比较容易进行了，可以采用各种适合现代条件的方法。简言之，开始出现了我们现在所熟悉的国际贸易形式。随着商业的扩大，C.I.F.条件形成和发展起来了。在一八六二年和一八七一年的首批判例中，当初字母的排列与现在的不同，即“C.F.&I.”。在买方或其代理人并不亲临交货地点，货款因此就得推迟在以后支付的场合，C.I.F.条件能够较好地为卖方的利益服务。但对买方也有某些明显的好处，它免除了买方订妥必要的舱位和安排货物保险的责任①。

① 正如一些老案例所说明的那样，C.I.F.这个条件，也许是由于买方力图把运费波动的风险转嫁给卖方，而从F.O.B.发展起来的。在一八三六年的斯帕克斯(Sparkes)诉马歇尔(Marshall)案中，交易的条件是F.O.B.“运费不超过二先令一单位，如果超过，则超出部分由卖方负担。”在寇图里亚(Couturier)诉哈斯台(Hastie)这个一八五六年的案件中，交易是按“每夸特二十七先令，船上交货，包括运至联合王国一个安全口岸的运费和保险费”成交的。

因此，正如一个早期的美国判决所说的“购买人是同一个人而不必同三个人就不同的业务进行交易，他的责任只固定在一笔总付的金额；在货物损失的情况下，可凭保险单得到赔偿其损失的权益。由于这些原因，C.I.F. 合同的地位上升，而且逐渐取代F.O.B. 条件成为海上贸易中使用最广的合同型式。到本世纪初，用C.I.F. 条件进行的交易额远远超过任何其它方式，然而人们对F.O.B. 条件并没有完全弃之不用。它仍然起着有益的作用。例如：买方出于订购货物的数量与特性或其它原因，而自己租船运输。F.O.B. 条件于是被保留下来而且还是比较经常地被采用。

321. 随着第一次世界大战所造成的船位短缺，按C.I.F. 条件成交的交易额很快就开始减缩。而且，由于卖方在船位供应和运价瞬息万变这种捉摸不定的条件下^①，不愿意承担订舱的责任，用F.O.B. 条件进行的交易就相应地上升。在二十年代，这种压力已经不复存在，随着战后正常船运条件的重建，C.I.F. 合同恢复了过去它占居的那种主导地位。这次复甦一直持续到第二次世界大战的爆发。当时由于一些与上述第一次大战相同的原因，再度出现了一次F.O.B. 交易的新回潮。但是，在这次大战结束，船位供应再度充沛时，却又产生了一个影响人们选择按F.O.B. 条件进行交易的新因素，那就是许多新兴国家海上航运和保险事业的建立和发展，以及外汇的普遍短缺。一些政府，为了节省外汇或支援国内的企业，往往把外汇分配额度限制为货物在外国装运港的F.O.B. 货值，以迫使进口商在国内市

^① 在战争期间，保险费，尤其是战争险的费用，也表现出类似情况。

场，用本国货币^①租船订舱和投保。在所实行的进口规章，或其它法律或行政措施不具有上述类似作用的地方，（政府）为了支持和发展本国的航运业和保险业，仍然施加压力，限定进口采用 F.O.B. 条款。此外，在这个时期的大部分时间内，大量的国内贸易是在 F.O.B. 条件基础上进行的。这是由于出口商向国内供货商订货。尽管出口商可以用同样的 (F.O.B.) 条件或其它条件 (C&F, C.I.F. 或目的港船上交货) 将货物供应给他的国外客户，但他却往往要求国内供货商按 F.O.B. 将货物交到出口人指定的船只。因为这是一种双方当事人处在同一国家内的交易，供货人就可坚持 F.O.B. 交货地点，同在当地市场任何其他交货地点之间并无区别。所以，由此以后货物的任何费用和风险必须由买方承担。因为过去对一些案件的特殊案情没有给予足够的重视，人们往往认为这些案件的判例普遍适用于所有 F.O.B. 买卖（包括国内贸易及出口交易），但是在事实上并没有把这些判例作为一般规则的意图。

322. F.O.B. 合同的各种变型。上述说明尽管简短，却足以表明，如果没有考虑围绕一笔具体交易的多项因素，就对 F.O.B. 条件作出生硬的、无伸缩性的解释，是脱离现实的。与 C.I.F. 条件一样，F.O.B. 条件是来自商人们的习惯和惯例不是立法的产物。另一方面，它又与 C.I.F. 条件不同，C.I.F. 条件从一百多年前首次出现以来，其性质与目的基本没有变化（合同中明确的

^① 参阅《联合国贸易与发展会议的报告》第十七段关于“无形项目：保险”一节中的：“两个发展中国家，巴西和加纳，已经决定，所有进口商品的保险，必须向进口国家设立的公司投保。因此，巴西和加纳两国已经停止在 C.I.F. 基础上的进口；据估计，以巴西为例，这个措施可使其本国保险市场每年的保险费增加大约两千万美元。”（见联合国文件 TD/B/C.3/107，发文日期：一九七三年四月三十日）。

规定可以改变其一般含义)而 F.O.B.条件则被用来为不同时期的不同利益服务的。因此,适用于某种类型的 F.O.B.合同的定义并不一定适用于另一种类型的 F.O.B.合同,虽然表面看来是同一种合同形式。完全照搬过去的解释,仅仅按刻板的概念去断定 F.O.B.合同,就会违背现实并产生错误的结果。那就要违反法院实现双方当事人意向的首要目的。这种意向在无明确表示的时候是必须从交易的全部条件与事实中引伸出来的。人们满意地注意到,尽管存在着而坚持正统的或传统观点,拒绝承认 F.O.B.条件的解释可有任何变化的压力,英国法院充分承认 F.O.B.条件的演变,并且有效地与情况变化的现实结合起来。因此,在派伦尼有限公司 (Pyrene Co. Ltd.) 诉辛迪亚航运有限公司 (Scindia Navigation Co. Ltd.) 一案中,德夫林法官把 F.O.B. 合同说成为一种“有伸缩性的合同”,他把他认为古典的与近来变化了的类型作了如下的比较:

“F.O.B. 合同已经成为一种有伸缩性的合同。在古典的一类中……,例如,维姆布尔父子有限公司诉罗森堡父子公司这个案件,买方的义务是指定船只,卖方的义务是由买方负担费用将货物装到船上,并提供一张具有该行业通用条款的提单。在这样的情况下,卖方至少在以买方的名义取得提单以前,是运输合同的一个直接当事人。可能这种古典的 F.O.B. 合同是基于所指定的船只同意受载任何送至泊位的货物,至少是已通知它装运的货物。在目前情况下,舱位常常是预先就定好的,运输合同早就存在了。有时要求卖方作必要的安排,合同于是可以象 C.I.F. 合同那样,规定以卖方自己的名义取得提单并凭提单的移交取得价金。有时候,买方委托他自己在装运港的运输代理行订舱和并取得提单;如果运费必须预付,这种方法可能是最方便的。在这种情况下,卖方是通过把货物交到船上,取得大副收据并交由运输代理人换取提单,而解除其本身的义务。”

323. 虽然德夫林法官是第一个把注意力集中到这一点上，并且阐述了 F.O.B. 合同通常可以，而且或许应当大体上分为三种类型的人，但这决非最近情况发展的结果。应该肯定，情况已经发生了变化，因而，使用一种合同格式，而不使用另一种合同格式的特殊理由就不一定相同，但是，按“船上交货”合同的各种变型买卖货物，可能在更早一些时候就已经形成并存在下来。就以维姆布尔诉罗森堡一案而言，从实际上看，卖方不但同意解除买方指定船只的责任，而且也同意预付运费。而德夫林法官最后所说的一种变型，是由买方，而不是卖方，处于货物托运人的地位，这种变型也许是最古老的 F.O.B. 合同格式，并且是这种合同的原始雏型。无论如何，德夫林法官所指出的事实标志着—个转折点。从此以后，法院看来是摆脱了自我作茧的清规戒律，而采取一种不那么教条和比较灵活的看法。

324. 因此，在一九五七年亨德尔·史密斯进出口公司(N.V. Handel My. J. Smits Import-Export) 诉英国出口有限公司(伦敦)(English Exporters [London]) 的案件中，(法院)明确指出：一个合同并不因为卖方同意订妥舱位这个事实而不再是 F.O.B. 合同。麦克奈尔法官说：“那种订舱义务”在他看来是：

“同其它按 F.O.B. 条件签订的合同并存不悖的。F.O.B. 条件至少在两个方面仍然是有效的和重要的，那就是确定确切的价格和价格所包含的因素，即包括货物交到船上(Free on board)为止的全部费用；第二，交到船上这个术语是确切地决定风险和所有权转让的地点和时间。这些规定与提供舱位的义务并无矛盾，这是我要说明的一点。”

在一九五六年卡洛斯·菲德斯派尔公司(Carlos Federspiel & Co., S.A.) 诉查理·特威克有限公司(Charles Twigg &

Co. Ltd.)一案中,卖方还额外同意支付货物的运费和保险费。皮尔逊法官同意这些C. I. F.的特点并不一定与F.O.B.条件是矛盾的,并且说:“基本上这个合同应该认为是一个F.O.B.合同”。

同样地,在一九五六年,英国上议院在庞德股份公司诉哈地公司一案所做的结论是,对于每个F. O. B. 合同,不可能存在领取任何必要的出口许可证是买方的义务这样一条一般规则。最有权威的结论是来自大约四十年前上诉法院对勃兰特公司(H. O. Brandt & Co.)诉莫里斯公司(H. N. Morris & Co.)一案中所做的决定。这项决定的理由是除交货地点外, F.O.B. 合同与普通的国内买卖并无区别。

F.O.B. 合同的本质:

325. 现在回过头来,看看那些试图给F.O.B.条件下定义的法院判决,人们就会看到这些判决中所用的文字是笼统的。最早的判词可能是勃莱特法官在一八八四年斯多克(Stock)诉英格里斯(Inglis)一案中所发表的,他说:

“如果合同规定的是特定的货物,人们不会否认,根据商人们的一般理解,‘交到船上’(Free on board)这几个字不仅仅是指由托运人担负费用把货到船上,而且是指为了收货人的利益他才担负费用把货物交到船上。在那种情况下,根据这样的合同交到船上的货物,不管在航行途中是否灭失,其风险由买方负担。

“这是关于特定货物的合同中‘交到船上’的含义,在那种情况下,货物的风险是由买方负担的,即使货款不是在货物交到船上时,而是在另外的时间支付,即使提单是由卖方随同其它单据一并寄出,以确保在承兑汇票或支付现款之前不将货物最终交给买方,也是如此。”

一个世纪以后,在雷蒙德·威尔逊公司(J. Raymond Wilson

& Co. Ltd.) 诉斯克拉查德公司 (N.Scratchard Ltd.) 的一案中,科迪哥特法官同样阐明了“交到船上”条件的含义,他说:

“在一个相当长的时间,肯定超过一百年,如果一方以‘交到船上’出售货物,其众所周知的含义是,他必须将货物交到船上和支付因此发生的费用,这就完成了交货。而货物在船上时其风险就属于买方。”

326. 上述两个判决勾划出 F.O.B. 条件的两个基本特点,那就是:第一,卖方必须支付和承担把货物交到船上的费用和义
务,也就是负担直至货物越过船舷这一点为止的费用和安全的全部责任;第二,这项义务履行完毕,交货即告完成,货物损失的风险就在此时此地转移给买方。

毫无疑问,这些实际上是一个 F.O.B. 合同的主要内容,尽管有的时候,人们把它解释成为只指货价而不涉及交货,而英国买卖法对一系列争议的解决是偏向于以货物在某一特定时刻所有权谁属作为根据的,这也引起了一些不必要的复杂问题。

327. 边缘的责任。可是上面所引的定义仅仅是指 F.O.B. 条件的主要特点。这些定义并不包括对各种边缘责任与费用进行广泛的和详尽的审察,而这些边缘责任和费用则往往引起 F.O.B. 买卖双方当事人之间的争执以至诉讼。例如:这些定义并没有表明,在货物实际装船之前,必须履行与货物的装运或出口有关的(不论是金钱的或其它的)义务,究竟应由买方抑或卖方负担。也许这些定义是避免这样做,因为无法在这方面规定一般适用的规则,尽管有人认为这样的规则事实上是存在的,“其界线就在于,该项费用是否须在货物装到船上之前支付”或者说决定因素在于与交易的哪一种方式有关,是与 F.O.B. 交货的方式或是与装运出口的方式有关。费用与方式是密切相关的。在合同没有明确规定时,司法上的解释只能依赖(无论是一般适

用的或特殊适用的)惯例、习惯和含蓄条件、说法而推定当事人在履行合同方面肯定会有什么意向。从上所述似乎可以明确,有关F.O.B.合同义务的精确划分,不存在可以不问产生交易的特殊情况而适用的一般协议。况且,由于当事人往往任意改变其交易的性质,F.O.B.条件的某些或全部要素可能因此遭到损害。而由此产生的协议就丧失了F.O.B.合同本身的效力和作用,当事人之间的权利和义务就得根据双方约定的实际条件予以确定。同样地,不同港口的惯例、行业习惯、船公司的做法全部关系到考虑决定某一特定的F.O.B.合同所产生的费用,究竟归谁负担的问题。所以对判例的研究必须格外谨慎小心。

328. 详细定义 (Detailed Definitions). 各种组织和研究单位曾经不断地提出贸易术语,特别是F.O.B.这个术语的全面而详细的定义。例如,在英国有出口协会和英国商会联合会提出的定义。后者出版的一种定期修订的出版物,概述了英国各个不同港口对F.O.B.交易的责任划分。在美国有代表美国商会,美国进口商全国理事会,美国对外贸易理事会的联合委员会提出的定义。同时还有国际商会提出的定义。此外,为了避免不明确和更加清楚起见,还拟定了F.O.B.标准合同和交易条件,除由各国贸易协会拟定外,有些还是在双边或多边的基础上拟订的;至于某些商品则是由联合国主持拟订。最后,已在美国绝大多数州施行的《统一商法典》第二——三一九节也包含一个适用于F.O.B.轮船的义务的定义。上述的一些解释与定义,后文将随时引用。但就我所知,英国的法院是很少依靠这些资料的。这可能是因为人们提出来的各种定义本身表现出对许多问题缺乏一致的见解。

329. 分类。 下面是对各种不同类型的F.O.B.合同的详细分

析。为了方便起见，我们把它们分成三个主要类型，本书自始至终都将使用这种提法。这一种分类完全是武断的。首先它仅仅是详细说明 F. O. B. 合同上述两个基本特点中的第一点，即把货物“交到船上”，在各种不同情况下实际可能发生的费用 and 责任的划分。因此，我们分别把它们称为“严格的”(Strict)、
“附加服务的”(Additional Services) 和“装运至目的港”(Shipment to Destination) 等三种不同类型。如发现有进一步细分的必要，则冠以适当的小标题予以论述。F.O.B. 合同的第二个主要特点：“交货”(Delivery)，将在以后的各章中论及。由于《一八九三年货物买卖法》的一些原则和初步推定是否适用 F.O.B. 合同的问题还不十分明确，因此，对有关的原则和司法上的论断进行详尽的探讨乃是可取的。

“严格的”解释 (The “strict” interpretation)

330. 根据出口协会对 F.O.B. 条件所下的定义，卖方的责任产生了下列特定的义务：

“(1) 在装运港提供并交到船上在各方面完全符合买卖合同说明(Description)的货物。

(2) 支付与上述操作有关的一切处理费及运输费①。

(3) 如果所交的是关栈或者退税的货物则应办妥符合英国海关要求的申报手续。

(4) 支付直到将货物装过船舷以前发生的一切费用。②”
而买方必须，

“(1) 及时通知卖方：卖方必须在合同约定的装运港将货物交到船上的船名。

① 如果船只未停靠码头，运输费中包括驳船费

② 不包括理舱费，请参阅第349节

(2) 定妥指定船只的舱位。

(3) 如有必要，须取得出口许可证。

(4) 及时指定有效的船只，以便卖方能够在合同规定的期限内交货。

(5) 根据海关规章申请货物的报关并支付因报关而发生的一切费用。

(6) 申请并支付船只驶出港口所使用的水道的保养费和管理费，例如伦敦港口的港务捐。

(7) 在与船方的安排遭到故障时，应尽可能少迟误地安排代替船只并支付一切因此而增加的运输费用、租金和其它因替代船只及转船而造成的费用。”

331. 这项解释，因为它所规定的卖方责任比之任何其他的解释或惯例要少一些，以下就称之为“严格的”F.O.B. 合同。施米托夫建议，对卖方应增加下列的责任：“4 A. 履行《一九三三年货物买卖法》第三十二节第三款的规定。”该款规定卖方必须给买方一个使他能为货物办理海上保险的通知单，如果无此通知，损失的风险并不转移。在这个定义中，需要特别注意的两点是：买方有关指定船只以及承担货物装运和出口费用与捐税的义务。

买方指定船只的义务

332. 买方的这个义务是卖方按照合同装货义务的前提条件。

休厄特法官在对一个“F.O.B. 鹿特丹，十月装运”的合同下定义时说道：

“根据这样的协议，买方的义务是：在约定的地点——鹿特丹，在这样一个时间内提供船只，即使卖方得以把货物运至船边并把货物装越船舷，从而使买方得以在约定时间内收到货物。这种合同的通常做法是由买方指定船只，并向卖方发出船只到达港口的通知

书，以便卖方履行他的那部分合同。”

在买方提供必要的吨位并给卖方正确的船名通知书（和有关的装货泊位）之前，卖方将不能履行合同中属于他的那部分责任。正如普洛克法官早在一八六六年所说过的那样。

“法院曾判决一个用F.O.B.表示的合同说，要取得货物的人的义务是：指定船只或规定交货地点；在这之前，他不能抱怨货物没有装到船上。”

因为，正如梅高(Megaw)在以后的另一个案件中所说的：

“他们（卖方）没有义务从他们的仓库或工厂取出货物并把货物运到他们希望或预期的买方在以后可能指定的船只将在某个特定时间到达的地点。”

船只必须是在合同规定的装运港受载，除非卖方同意在一个不同的地点交货，否则买方如指定在另一个港口的船只就是违约。罗拉特法官曾经说过：

“在这个案件中，双方当事人签订了一个煤的买卖合同，F.O.B. 赫尔、格林姆斯比或者伊明翰，当然这是毫无问题的，但如果买方提供一条在哥勒的船，则是不符合要求的。”

此外，在正常情况下，时间是合同的一个要件，不按时提供船只，将免除卖方交货的责任。在奥利里亚蒂·里娜(Olearia Tirrena S.P.A.)诉阿加米尼·奥利享得尔(N. V. Algameene Oliehandel)的案件中，卖方同意以F.O.B.恩舍欧(Anzio)的条件售给买方一批一九七〇年三月装运的油料。合同按伦敦油脂业协会第四十三号合同格式签订。该合同第二条规定，如果买方在合同规定的时间内不提供适合的吨位，卖方承诺保留货物二十八天，由买方负担按现行费率计算的仓储费、利息与保险费。恩舍欧没有储油设备。买方没有在三月份提供船只，卖方向买方提出警告，如果到四月二十八日还不提供船只将撤销