

国际货运有关法规的应用

邱志华编译

国际货运有关法规的应用

邱志华编译

编译说明

国际间有关货运法规的应用,是直接地在影响着航运企业的经济效益。尤其随着改革开放的深入开展,货运必须与国际间接轨及处于国际贸易迅猛发展的今天,我们如何去正确掌握国际间有关货运法规的应用,就显得更为迫切。例如,当从事运输业务的工作人员,在未了解国际货运业务及法规以前,就很难或说不可能理解以运输为基础的各方面的细节及应用与其有关的法规;在不了解各方面细节及其有关法规,他们是无法知道自己行为的得失的。因此,处于改革开放大好形势的现在,充实这方面的知识从而去应用它,亦可算是当务之急吧。

过去由于在这方面的疏忽以及知识上的欠缺,当事人员常常在涉及这方面的业务中蒙受了不应有的损失。

我在这方面的接触中,深深体会到掌握对国际货运有关法规应用的知识,将有助于我国的航运企业的。这是我之所以编译此书的目的。

全书共分八章,在编译过程中,曾参阅了《贸易国际惯例》《商业保险指南》等国内外的著作,在此,深表感谢!

此书愿奉献给船长、驾驶员、外贸、货运及有关院校的人员应用和参考。由于编译水平所限,难免有不足及差误之处,殷切盼望读者及专家们的批评指正!

编译者

1996.10

目 次

编译说明

第一章 国际交易概要	(1)
第一节 国际销售问题	(1)
第二节 买卖合同和当事人	(3)
第三节 对外买卖合同格式	(5)
第四节 运输合同	(7)
(一)海运	(7)
(二)空陆运输	(9)
(三)联运	(9)
第五节 运输中货物的保险	(10)
第六节 付款安排	(11)
第二章 海上货物运输	(13)
第一节 杂货船运输	(13)
(一)提单和运输合同	(14)
(二)作为收据的提单	(16)
(三)提单作为所有权证书	(21)
(四)其它单据	(24)
第二节 承运人在提单项下的责任	(26)
(一)适航	(26)
(二)绕航	(28)
(三)迟延	(31)
(四)照管货物	(31)
(五)卸货	(35)
(六)责任限制	(35)
(七)责任变动	(36)
(八)诉讼时效	(36)
(九)第三方和合同	(37)

第三节 托运人的责任	(37)
(一)运费	(37)
(二)危险货物	(38)
第四节 共同海损	(39)
第五节 租船合同	(40)
(一)程租船合同	(41)
(二)期租船合同	(41)
(三)提单和租船合同	(42)
第六节 汉堡规则	(42)
(一)责任限制	(44)
(二)提单	(44)
第三章 以海运为基础的买卖合同	(45)
第一节 船上交货买卖合同	(45)
(一)货物	(48)
(二)装货港	(48)
(三)指定船舶	(49)
(四)交货	(50)
(五)装货	(51)
(六)财产权转移	(52)
(七)风险	(55)
(八)买方或卖方作为托运人	(55)
(九)运费和提单	(56)
(十)管理费及支付款项	(56)
(十一)付款方式	(57)
第二节 船边交货合同	(58)
(一)cif 合同——cif 和 fob	(58)
(二)cif 及其变种合同	(61)
(三)单证买卖吗?	(63)

(四)装船·····	(65)
(五)货物拨定·····	(66)
(六)cif 合同的单证 ·····	(69)
(七)单证的提供·····	(79)
(八)产权转移·····	(80)
(九)风险·····	(86)
(十)付款·····	(86)
第三节 到港船边交货合同·····	(87)
第四节 目的地交货价合同·····	(89)
第四章 空陆运输和以空陆运输为基础的买卖合同·····	(90)
第一节 国际公约·····	(90)
第二节 空运·····	(91)
(一)1929 年华沙公约 ·····	(92)
(二)1955 年华沙公约 ·····	(96)
(三)非公约运输规则·····	(97)
(四)国际空运协会条款·····	(97)
第三节 以空运为基础的买卖合同·····	(98)
第四节 陆地运输:公路——1956 年国际公路货运公约···	(99)
第五节 以公路运输为基础的买卖合同·····	(101)
第六节 陆地运输:铁路——1970 年国际铁路货运公约 ···	(101)
第七节 以铁路运输为基础的买卖合同·····	(102)
(一)铁路交货价合同·····	(103)
(二)车皮交货价合同·····	(103)
第五章 联合运输·····	(104)
第一节 概述·····	(104)
第二节 联运的难题·····	(106)
(一)单据·····	(106)
(二)契约地位·····	(108)

(三)责任	(109)
(四)联运及公认的合同	(110)
(五)集装箱问题	(111)
第三节 联运规则	(113)
第四节 联运基础上的买卖合同	(114)
第六章 国际买卖业务中的保险	(116)
第一节 运输中货物的保险	(116)
(一)保险利益	(116)
(二)保单及利益的转让	(119)
(三)不隐瞒重大事实	(121)
(四)投保声言	(125)
(五)保证	(126)
(六)货物说明	(127)
(七)保单种类	(130)
(八)损失和近因	(133)
(九)损失的种类	(134)
(十)实际全损	(134)
(十一)推定全损	(136)
(十二)部分损失	(137)
(十三)特殊协定	(139)
(十四)保险期	(141)
(十五)承保的风险	(141)
(十六)代位和双重保险	(143)
(十七)保险不足	(144)
第二节 出口信用保证部保险	(144)
(一)全面短期保证	(146)
(二)转让和直接保证	(148)
第七章 国际买卖中的支付方式	(149)

第一节 汇票	(149)
第二节 直接支付	(150)
第三节 托收	(151)
第四节 跟单信用证	(154)
(一)概述	(154)
(二)跟单信用证的种类	(155)
(三)当事人的关系	(159)
(四)信用证的开立	(159)
(五)提供单证	(163)
(六)作为支付方式信用证的开立	(168)
(七)到期	(169)
(八)信用证的转让	(169)
第八章 国际经贸业务上的争议	(172)
第一节 法律冲突	(172)
(一)冲突问题	(172)
(二)合同的适当法律	(172)
(三)当事人的法律选择	(173)
(四)推论适当的法律	(175)
(五)涉外非法性	(176)
第二节 诉讼和司法权	(178)
(一)本司法权之外的被告	(178)
(二)“玛丽万”禁令	(179)
(三)欧洲司法权公约	(179)
(四)豁免权	(180)
(五)1980 年贸易保护法	(181)
第三节 仲裁	(181)
第四节 外国判决书和裁决书的执行	(183)
(一)判决书	(183)
(二)裁决书	(184)

第一章 国际交易概要

第一节 国际销售问题

国际销售业务实质上是货物买卖,并带来了任何货物买卖中固有的商业上和法律上的一切问题。国际销售业务的特征产生于买卖双方根基于不同国家这一简单事实。这一特征加剧了这些固有的问题,促使当事人势必在其合同中为处理固有的问题作规定。

例如,当任何卖方没收到货款时,当然不愿意放弃控制货物,除非卖方能保留货物上的权益,作为付款的某种担保。买方在收到货物前,同样也不愿意付款,除非能赋予买方某种法律上货物的权利。况且,任何一方都不希望让资金搁置在运输中的货物上。国际买卖方面属于这种情形的难点,明显比国内买卖中的这种难点更为紧迫。

而且,当卖方很可能为保证得到货款而担心时,这种担心又在买方处于另一国家和另一司法权内的时候加重了。第一,卖方很少有可能熟悉买方、买方的偿付能力和信誉。第二,假如买方违约,任何想通过法律程序获得支付款项的试图可能是个十分严肃的问题,而且是个外国法律体系的适用问题。因这些原因,卖方常常会渴望确保销售合同建立一套能让卖方向某国银行追索的支付体系。

国内普通的卖方不需要过份担心某些特殊因素,造成禁止一切买卖或支付款项的前景。海外的卖方,特别是世界某些地区的卖方就不可能有这种把握,而且他必须关心进出口

可证,还可能关心外汇管制条例。安排某国可靠银行担保的付款是避免其中某些风险后果的有效方法。另一种方法是寻求政府的出口信用担保制度的保护,该制度对某些因政治原因可能造成的某些损失提供保险。

货物本身必须从卖方地被运输到买方地。这也许是国际买卖业务中最重要的单一要素。的确,运输产生国际买卖业务的全部效果,在国际贸易中,将货物运给买方的安排比任何平常的国内买卖合同中可能作的安排具有更大的重要性,以致当事人制订的买卖合同种类,在极大程度上都要遵照当事人面对的运输方式。当事人采用的运输方式是由各种因素决定的。货物的特性显然是这些因素之一,例如,货物是易腐烂的,易碎的,贵重的,笨重的或难装卸的,其它的因素包括买方需要货物的紧急程度,各种承运方法的效率和成本。

与货物运输紧密有关的问题是货物运输保险问题。因货物必须通过长距离的运输,并可能要从一种运输方式转移到另一种运输方式,货物处于灭失或损坏的更大风险,买卖双方通常需要某种形式的保险,以便使自己尽可能免遭因这种灭失或损坏造成的经济损失。

因这些问题的存在而对外买卖合同还涉及与银行,承运人和保险人签订其它合同。不仅如此,当事人还往往通过中间人,例如,保险经纪人,销售代理商,运输报关代理和装货代理,其中大部份在合同方面起作用,因而,这些代理人的职责及他们与当事人的关系常常会影响他们签订的合同。这样,商人可以作为单一经济业务来看待这问题,在律师看来似乎是各种合同的复合体,每份合同有其自己的当事人及权利和义务,但一切都与货物买卖的中心合同有关。

这些合同中大部份都采取某种重要单据的形式,如提单,保险单或汇票,或者涉及这些单据的签发。在许多情况下,与货物,货物保险,货物运输或与货款支付有关的法律上的权利,通过交单,或对这些单据背书,就可以简单地从一方转移到另一方。这种法律权利的跟单转移在克服国际买卖业务上固有的难题方面发挥了很大的作用。

可是,并非所有这些问题都属于合同范围。如果发生合同上的纠纷,就可能有必要决定本国法院是否有审理该案件的司法权,如果有,法院是否应该应用本国法律还是另一国家的法律。与这些问题有关的法律称为法律冲突(或国际私法)在国际贸易范围内,这种法律显然是非常有关的。

第二节 买卖合同和当事人

买卖合同和当事人,买方和卖方,在许多情况下,都是通过代理行为的,本国的制造厂家可直接将货物卖给国外的买方,但做出口是一项高度复杂的业务,需要高度专门知识,如市场,金融,运输,保险以及许多其它知识,所以,厂家可能极不愿意直接插手这些事。因此,许多企业,特别是大企业设有自己的出口部门,而其它一些企业情愿将出口业务委托给具有专门知识和行政管理机构的商社,这些商社通常被称为“出口行”或“保付商行”。许多安排都要利用。保付商行可能仅仅为海外买主担任代理职责,在这种情况下,买卖合同由买卖双方签订,保付商行的法律地位受普通代理法的支配。或者,保付商行可以向本国卖主购货再转卖给国外买主,在这种情况下,保付商行在两份合同中都是当事人,而本国卖主和外国买主之间不存在直接的契约关系。

另外两种安排较为多见。首先,海外买方指示保付商行,以买方自己的名义向卖方购买货物,并保证向保付商行支付货价和佣金。在这种交易中,保付商行拥有双重职责。对卖方来说,保付商行是当事人,对履行合同上规定的买方责任负责,即接受货物并支付货款。另一方面,对海外买方来说,保付商行是代理,对于履行代理职责向买方负责。

在后一种安排中,海外买方指示保付商行以买方名义购买并向卖方“保兑”,即亲自向卖方保证履行合同。这对海外买方来说,保付商行还是代理,对本国卖方来说,是合同当事人。这种安排与上一种安排之间的主要差别是卖方和买方都有直接的契约关系,因此,假如保付商行拒付收到的货物,本国卖方可直接起诉海外买方。

出口商通过本国保付商行的交易具有明显的优点。然而,雇佣买方国家的代理也很常见。这些可能仅仅是根基于外国的代理,但也可能是出口公司的附属公司。

交易过程中,销售合同当事人还要涉及其它有关合同,运输合同,保险合同等等,但是,这些有关合同的当事人,除买方和卖方以外,不会变成买卖合同的当事人,通常也不会受该合同权利和义务的影响。因此,如果货到港时因承运人疏忽而货物状况不好,承运人可能要向买方负责,因为承运人和买方是运输合同当事人,但是,因承运人不是买卖合同的当事人,承运人不会对买卖合同项下,或其中任何默示条款(如适销质量条款)项下的货物状况不良负责。根据同样道理,与买方或卖方订约,作为支付货款机构作用的银行显然往往与买卖合同或其它有关合同不发生关系。

第三节 对外买卖合同格式

买卖合同不但规定卖方要提交的货物,买方要付的价格,而且必须要包括其它事项,如将货物运给买方,运输中的货物保险,以及计划建立的付款机构。在理论上,买方和卖方之间对各合同要素承担的责任和费用的划分,可能有无限的排列。实际上,买方和卖方几乎一定会采用公认的合同格式,这种合同的权利和义务是众所周知的,因而,在很大程度上会自动划分责任和费用,因为,如果采用了这种合同,在不存在任何明示的相反条款的情况下,别人会推断买卖双方必然采用了那种合同所有正常的条款。

例如,在科洛斯灰特思皮公司诉查尔斯特维克有限公司的案例中,被告曾订约向南美买主销售一批自行车。当销售公司破产时,自行车已装了箱并在箱子上标上了发送给买主的唛头。买方以自行车已专拨给该合同,因此,自行车产权已转给买方为理由索取自行车。可是,买卖合同是以 fob (free on board) 条件订立的,这种合同的正常习惯是,产权是在货物越过船舶栏杆时转移给买方的。凭采用 fob 合同,当事人实际上默示了产权要在那时转移的意图,因此拒绝了财产权早已转移的论点。

这些公认合同的存在,不一定消除了关于当事人责任的一切疑问。第一,我们会发现,就这些合同有关的某些要素而言,仍然可能存在关于实际法律地位的疑点。第二,当事人完全有自由在各方面背离公认的合同格式,而当事人这样做的法律效果可能并非清楚。最后,尽管这些合同在其基本性质方面得到了世界范围的承认,但在个别方面,不同的法律体系,

对于其法律作用,可能采取不同的观点。

通过建立一致同意的规则,运用到对外销售中,以便排除各种国内法的影响,已作出了使国际贸易顺利运转的多次尝试。1964年海牙国际会议同意了这种规则,并作为1967年国际买卖法的统一规则在英国颁布。该法于1972年生效,但该法使统一规则的适用以当事人表明采用这些规则为准。遗憾的是,因当事人似乎从来也不这样做,就英国法而言,可以无视这种统一规则。

在统一买卖条款方面,国际商会和法律外机构(extra-legal agencies)做了大量有用的工作,如贸易协会,它们为其自己的贸易制定标准格式合同,广泛适用于国际范围。

公认的合同主要根据不同的阶段上将卖方对货物的责任及其费用转移给买方,区分买卖双方各自的责任及其费用。(这可能是,但并非必然是,财产权就在这一时刻转归买方)发生转移这一阶段显然必须是运输中值得注意的时刻。而当事人利用的这种合同会遵照自己面对的运输方法。例如,根据fas(船边交货)合同,卖方与货物有连结的责任通常在货物处在装货港船边时终止。显然,只有当主要的运输方法是海运时,才利用这种合同。假如打算将货物装进集装箱,并装上卡车作为单一卡车货从卖方地送到买方地,就不会采用这种合同。因这,在某一阶段,因附带的海上运输,该卡车可能靠在船边,该船要承担连车带货的运输,这样的船边可能与转移责任的时刻毫不相关。

除了确立起在当事人之间划分责任的方法以外,选择具体合同格式也确立买方要支付的合同价格。在某一极点,“工厂交货”(Ex-works)合同项下,卖方只要在自己营业地交

货,以后的一切费用和责任都归买方,买方必须作出一切运输安排。在另一极点,当货物以“已准出舱”(Free delivered)条件或相似条件销售时,卖方必须就货物运送到买方营业地作一切必要的安排和支付一切必要的费用。在这二个极点之间,有各种合同,它们并非都必然是出口合同。其中最重要的是 fob (free on board) 合同和 cif(cost, insurance and freight) 合同。在 fob 合同项下,因卖方得到的价格,卖方必须在双方同意的装货港的船上交货。在 Cif 合同项下,卖方不仅要把货物装上船,还要安排将货物运到双方同意的卸货港,并付运费,以及安排货物保险,支付货物保险费,而且必须向买方提供一切与交易有关的单据,即代表货物成本的发票,保险单以及代表运费的提单。在考虑单据的法律性质时,属于 Cif 合同的单据方面极端重要。变种的到岸价合同是成本加运输合同,在这种合同项下,卖方不一定要安排货物保险和付保险费。

还有各种合同用于要通过公路,铁路和空运时的运输。

第四节 运输合同

(一)海运

尽管近来其它运输方式的发展,海运仍然是将货物运往国外的最常见方法。以重量而论,百分之九十以上的货物是经海上运输。在国际买卖业务中,运输合同的重要性在于,在货物运输期间,买卖合同的标的——货物,在承运人或其代理以及承运分包人的掌管下,买方和卖方实际上都不管理着货物。海上运输可能要持续好几周,在此期间,货物易遭受海上运输中固有的危险。因此,弄清承运人对卖方或买方是什么责任,或者说,因这种责任可能根据运输合同作了规定,所以,弄清

承运人对托运人和收货人负什么责任,以及弄清托运人和收货人可能有什么防备承运人的契约权利是很重要的。

卖方(或托运人)通常不直接与承运人订立运输合同。托运人几乎必定雇佣货运代理(或运输行)作一切运输安排。同样,承运人通常也要雇佣装货代理为自己揽货。在某些情况下,同一家公司可为托运人担任运输报关代理,又为承运人担任装货代理。

装货代理或承运人的其它代理会签发一份称为提单的单据并把它交给托运人或其代理。如货物已交给承运人待运,但还未装船,该单据就是“收讫待运”提单。如货物实际上已装上船,该单据就是“已装船”提单。这份在国际买卖业务中最具有重要性的单据有三种作用。它是印制成的运输合同证明,货物收据和货物所有权证书。最后一种特性意味着凭交出提单或背书交单就可以把货物所有权从一方转移给另一方。因此,当货物在海上期间,提单可用来提交,或出售货物或用以贷款的担保。况且,根据 1855 年提单法,(英国法律)第一条,受让提单方不但受让了货物上的法律权利,而且受让了运输合同项下的权利和义务,因此,拥有原托运人所有的起诉承运人的一切权利。

提单一般都是成套签发的,一套中的每份提单都编上了号码,通常每份都是有效的,因此,向出示其中任何一份提单的一方提交货物的承运人就免除了更多的责任。

如果一批货很多,托运人可能承租整艘船舶,即可承租一个航次,也可承租一段时间。在这种情况下,托运人是承租人,他与船东的关系将受租船合同支配。

(二)空陆运输

航空运输可由运输报关代理替卖方安排，~~卖方~~直接与空运承运人交易也很常见。对托运的货物，作为收据签发的单据是航空运输单或航空托运单(air consignment note)。它不象提单，不是所有权证书。在英国，国际货物空运受 1961 年空运法的支配，该法应用 1929 年和 1955 年的华沙公约。

公路运输或铁路运输可能是转运中附带的一个阶段，也可能是主要运输方式。例如，依照 fob 合同，卖方可能签订一份合同，经公路或铁路将货物运到必须在指定船上交货的码头。在这种情形下，公路运输或铁路运输中不存在国际成份。或者，卖方可签订一份合同，整个路程都经铁路或公路运送货物。国际公路货运受 1956 年 CMR 公约支配，国际铁路货运受 1970 年 CIM 公约支配。经公路或铁路运输的货物，作为收据签发的单据是托运单。托运单象航空运输提单一样，但不象提单，不是所有权证书。

(三)联运

联运还称为全程运输(Through Carriage)，多式联运(Intermodal or Multimodal Transport)。这种运输安排正越来越多地被利用，特别当货物装入集装箱中运输时更是如此。将货物从卖方地运到买方地，其中涉及到任何方式的运输，都由“联运经营人”负责，他与有关承运人商定各阶段的运输。联运经营人自己可能就是承运人，也可能是运输报关代理。卖方就全程运输与联运经营人只签订一份合同。作为收据签发的单据是联运单据，它可能是，也可能不是所有权证书。这种经营方式带来了各种法律难题。