

C.I.F. 与 F.O.B. 合同

(上册)

戴维·M·萨逊 著
北京对外贸易学院 译
国际贸易问题研究所

2
对外贸易出版社

一九八〇年九月

五十年左右的时间里，CIF 的贸易量在某些时期出现上升，FOB 的贸易量却告下降。但是在另外一些时期，情况恰好相反。判例法对这个问题即使能提供任何线索或说明，也是微不足道的。因此，某种程度的揣测是难以避免的。至于这种揣测的价值如何，则留待读者自己去判断。根据上述说明，本书试图在第二部第一章专论 FOB 合同的导言部分介绍这两种条款各自的起源以及它们之间的兴衰变化。

戴维·M·萨逊

一九六七年一月一日于华盛顿

出 版 说 明

CIF合同与FOB合同是国际贸易中最常见、最常用的两种合同。我国在外贸进出口业务中主要也是使用这两种合同。因此，确切了解这两种合同有关的法律和惯例，对于我们订好外贸买卖合同和公平合理地处理履行这类合同过程中所发生的争议索赔案件，都是十分必要的。

萨逊所著《CIF与FOB合同》一书，对CIF合同与FOB合同的性质、特点以及买卖双方的权利、义务作了详细的介绍。此书的特色之一，是援引了大量资本主义国家法院，特别是英国法院的判例和法官的判词，对有关CIF与FOB合同的法律和惯例加以解说。书中有些地方虽然显得比较繁琐，读起来也较费神，但这对于我们深入了解资本主义国家有关这两种合同的法律和惯例，是有参考价值的。因此，我们特把它翻译出来，供外贸业务部门的同志和从事外贸教学、国际贸易法律研究工作的同志参考及做培训干部用书。

本书是由萨逊按照肯尼迪法官所著的《论CIF合同》和他本人编写的《论FOB合同》二书合编而成的。原来这两本书都曾分别出版，并在国际贸易界有一定的影响。一九六八年《英国海运法律》丛书决定将这两本书编为该丛书的第五卷，合并成一册出版发行。现根据伦敦司蒂文森父子公司一九七五年第二版原文译出，分上下册发行，上册是论CIF合同，下册是论FOB合同。

参加本书翻译工作的有本所孙浩煊、金保赤、吴文金、王

海波、邱年祝、冯大同、黎孝先、应向民、王玉清、严思忆等同志，由孙浩焯、邱年祝同志负责校订。由于译者水平所限，如有错误或不妥之处，请读者批评指正。

北京对外贸易学院国际贸易问题研究所

一九八〇年

再版前言（节译）

由于销量超过初版付印时的估计，我应邀比预订出版计划大为提前地为本书准备一个新版，深感荣幸。

自初版在一九六八年问世以来，世界贸易一直是迅速地和稳步地扩大。其结果是，CIF和FOB合同的法律，在许多不同的法律管辖地区不断地有所发展，本书因之增添了对来自不同国家的六十多个新案例的分析。与此同时，在立法方面也有所发展，诸如《一九六七年国际统一买卖法》的生效以及《一九七三年货物供应法（含蓄条件）》的制订，都将对这个问题产生影响。本书理所当然地记载了这些立法的变化。

过去几年，技术方面发生了重大的改革。其中，空运和集装箱革命已经开始对传统的贸易方式和惯用的贸易术语产生影响。过去曾经主持为CIF和FOB条款制定过详细和全面定义的国际商会，已经开始进行拟订新术语的工作，以应用于采纳这类现代化运输方式的合同，但是，在本书写作时，这项工作以及其它机构所做的类似工作，都尚未全部完成。

可以预计，集装箱革命尤其可能改变许多长期以来影响CIF和FOB法律的普遍规则。例如，美国法院已经判决，可以允许把集装箱装在特制的集装箱船的“甲板上”，它不构成背离运输合同。关于究竟是以集装箱及其全部内容物，或是以“填满”集装箱的各个单位货物，作为承运人责任限度意义上的“件”，目前继续是许多国家的法院感到困扰的问题。就CIF和FOB的法律而言，更加重要的或许是集装箱革命和联合运输概念给CIF合同对单据的要求所带来的影响。例如，在发运的货物不够凑足一个整集装箱时，托运人就无法提交装在集

装箱里的某一件或个别单位货物的提单，而没有这种提单，传统的CIF合同就无法履行。即使发运的是整集装箱的货物，也还会有一些问题，这是因为这种集装箱化的货物是在船东没有参与的情况下，在内陆包装和发运的，船东也就无法在其签发的提单证明货物的“表面状态良好”；同时也因为对联合运输的联运提单的可接受性和可流通性缺乏一般的共同准则。而一项专为管理这个问题而起草的国际公约草案（即所谓TCM公约）迄今尚未能得到世界各国的充分支持，因而不能设想对这个草案或其修订本的签署和批准工作会一蹴即成的。再有就是在用跨越陆地的方法进行多方式运输的年代里，那种认为CIF合同必须或只能经由海运予以履行的设想究竟如何？这些都是需要在今后几年予以解决的几个问题。截至目前，它们的确还不是立法的对象。但是，这些问题值得严肃考虑却是没有什么可怀疑的；而这些问题的解决肯定会对本书主题的法律的未来发展产生影响。

另外，也许还有两项值得注意的事态发展，因为它们估计也会影响未来的贸易方式。这些问题是在进出口国家之间越来越多地接受双边的船运协议，这会减少在国际贸易中选用第三国船隻载运货物的自由；以及为便利跨越国界的贸易，把国际贸易法（有关CIF和FOB的法律是其不可分割的而且是重要的组成部分）统一起来的势头日益增强。

目前要谈这些发展将以什么形式，在多大程度上改变传统的CIF和FOB合同格式的基础体制，未免是为时过早。但是可以有把握地设想，不论其结果如何，未来在很大程度上要根据过去的经验予以塑造。本书试图回顾这种经验，我唯一希望的是这项回顾客观上能够像我在写作时所意想的那样全面和精确。

戴维·M·萨逊

一九七四年五月于华盛顿

初 版 前 言 (节 译)

海运的国际买卖合同绝大部分不是 CIF 合同就是 FOB 合同。《英国海运法律》丛书决定把有关这两种合同的问题编入第五卷显然是经过深思熟虑的。这就意味着,读者从一本书中就可以饱览为这两种重要对外贸易合同的法律所做的说明,这些说明既包括适用于这两种合同的法律和惯例,也指出它们各自的重要特点,这些特点直接决定了它们之间的异同。

本书是根据过去的两部著作编写出来的。第一部是已故的肯尼迪法官(Kennedy)的《论CIF合同》,第二部是拙著《论FOB合同》。

关于这两本书的目的,肯尼迪法官已经在他自己的前言中做过精辟的论述。这就是给读者,不论是从事实业务的人、学生或商人,提供一本了解这些重要商业课题的简明的、完整的手册。而在这之前,人们并未对这些课题做过专门的论述。本书是综合了这两种重要的国际贸易合同的法律。原来的两本书在许多方面并非一致。肯尼迪的著作局限于列举英国的权威性判例,缺少对比材料,更没有拙著中提出的推理和假设。此外,肯尼迪还更多地援引法官们的判词。

在把有关这两种合同的法律说明合编成一本书的过程中,我所关注的主要问题之一是做到浑然一体。因此,除了反映这两种合同的最新法律和补充自上述两书问世以来的发展变化以外,我是力求效法肯尼迪法官,在本书的两个部分里都采用较多地从法院的判词和报告中摘引原话,用法官们自己的话来解释法律的作法,最大限度地减少推理和假设。

CIF和FOB合同的法律，与其说是立法的产物，毋宁说是商业惯例和习惯发展的结果。因此，外国的做法和经验相应地就具有比较重要的价值。这意味着外国法院的判决和世界各地仲裁人的裁决所具有的意义是非同寻常的。因此，在本书的两个部分里，我是适当地利用了一些对比资料，并引用了一些我所搜集到的外国案例和国际贸易做法。另一方面，对一些资料进行压缩提炼（这为了不使本书过于冗长也是必要的），增加一些过去没有讨论或引用过的古老的英国案例，特别是有关CIF合同的案例，也是合理的。我之所以这样做是为了使本书尽可能地完整无缺。

对原来的著作，尤其是对肯尼迪的著作，不论是形式和内容，我都是尽可能地少做变动。在处理FOB合同部分时，由于基础是我自己的著作，所以我就比较自由，因此，其中大部分是重新改写的。此外，为了统一起见，我增添了一个新的章节，专论这两种合同的法律冲突问题，这个问题过去只在FOB合同部分有过讨论。

CIF和FOB的法律乃是总的货物买卖法的一个部门。由于贸易大量是在CIF或FOB条款的基础上进行的，这两个术语多年来一直是法律界重视和研究的题目。尽管这项法律本身的内容丰富，但是，如果没有结合其它法律进行考虑，要对它进行全面的彻底的专门研究却是不可能的。当然，这对于此种交易通常要在某些方面涉及的保险、银行、运输、代理及买卖法其它特定部门的原则来说，也是如此。尽管如此，本书内容还是力求尽可能地详尽、充实和完整。

最后，还应说明一点，有关这两个条款的起源，多年来影响其发展的各项因素，尤其是应用中在它们之间进行取舍时所根据的理由，几乎没有什么现成的材料。事实是，在过去一百

目 录

再版前言

初版前言

上 册 C I F 合 同

第一章	CIF 合同的性质	1
	引论.....	1
	CIF 合同的实质.....	2
	司法上的定义.....	6
	CIF 合同的范围.....	10
	讨论的范围.....	20
	集装箱革命.....	22
	国际商会的定义.....	24
	作为“单据买卖”的CIF合同.....	28
	作为发货人的佣金代理人.....	30
第二章	装运	34
	卖方的义务.....	35
	货物.....	36
	数量.....	39
	“船货”的含义.....	42
	运输.....	45
	“装运”的意义.....	45
	船舶.....	49

装运的时间与地点·····	51
航线·····	62
目的地·····	74
时间的规定·····	76
货物运输合同·····	80
提单·····	80
货物运输合同的条款·····	81
货物运输合同产生的利益·····	86
提单内容只限于出售的货物·····	88
一般毋须提供租船合同·····	89
提单应在装船时签发·····	91
运费·····	92
其它单据·····	98
发票·····	99
第三章 提单 ·····	100
定义·····	100
大副收据·····	101
提货单·····	103
提单是必要的·····	106
格式·····	107
伪造提单日期·····	113
联运提单·····	115
内容·····	125
《一九二四年海上货物运输法》·····	126
转让·····	126
对承运人的诉讼·····	127
银行的质权·····	131

第四章 保险	134
卖方的义务	134
保险单的条款	135
“捕获与挟押不赔”条款	137
一切险的意义	142
保险金额	146
装运通知	150
保险限于已售出的货物	154
必须投保运输全程	155
“仓至仓”条款	156
可保利益	157
保险单是必需的	158
保险凭证	162
是否可提供外国的保险单	172
凭证中声明的作用	174
买方起诉的权利	174
卖方起诉的权利	176
保险单必须是有效的	176
保险人的清偿债务能力	178
超额保险金的领取权	178
第五章 提供和支付	182
提供	182
必须提供有效的单据	186
付款	198
所有权的转让	212
第六章 补救办法	228
卖方违反合同	228

	CIF 合同下的拒收权	256
	买方违反合同	263
	分批装运	269
第七章	法律的冲突	279
	管辖权与诉讼的程序	279
	合同的准据法	291
	程序方面的问题	301
	产权方面的问题	302
	法律的统一	314

下 册

第八章 FOB 合同的类型

引论

FOB 合同的本质

“严格的”介释

买方指定船只的义务

卖方的从属责任

买方遵守装运及出口规章和负担其费用的义务

国内买卖和国外买卖

“附加服务”变型(卖方作为托运人和出口人)

提单的格式

出口许可证

出口关税

出口禁令

合作的义务

目的地是合同的一个条件吗？

国际商会的定义

“运至目的港”的变型

提要 and 结论

第九章 FOB 合同的交货

引论

重复出售

风险的转移

对价金的权利

FOB 合同在什么时候完成交货？

第十章 FOB 作为价格条款

引论

在 FOB 交货前的转让

后来的转让

第十一章 付款和接受货物

付款

跟单信用证

付款时间

拒收权

FOB 交货并不构成接受

第十二章 保险

卖方发出通知的义务

可保利益

从属保险

出口信贷担保

第十三章 补救办法

卖方违反合同

买方违反合同

第十四章 法律的冲突

管辖权与诉讼的程序

合同的准据法

产权方面的问题

第一章

C.I.F. 合同的性质

引 论

1. C.I.F. 买卖合同（成本加保险费、运费）是一种依照特定的和公认的条件买卖货物的合同。它是一种预定在海上运输商品的合同，在本世纪大部分年代里，也是海外贸易最重要的合同^①。它之所以称为 C.I.F. 合同，是因为买方支付的价金，是按商品的成本加上商品在运输中的保险费以及运抵目的港的运费。

按照这种合同的格式，卖方要履行的义务是：在合同规定的时间内或合同无明确规定时在合理的时间内，将合同规定的货物装上开往合同指定目的地的船上，或者购进该种货物的海上路货的单据；并在货物已经运往买方之后，尽快地向买方提供装运单据，即货运提单、按货物的合理价格投保的保险单、以及列明买方应偿付金额的发票。

在 C.I.F. 买卖合同中，卖方须订立两个从属合同：一是海上运输合同或称“运输合同”(The Contract of Affreightment)，按照该合同，船东（即承运人）在收到货物后，应即签发一张

① 按 C.I.F. 条件进行的交易，某些时候曾经有过下降，与此同时，按 F.O.B. 条件达成的交易则明显增加。关于这种间发性波动的原因，以及选择这两种条件时应考虑的因素，将于第 319 及以后各节讨论。

提单；二是保险合同，按照该合同，保险人发给被保险人保险单 (Policy of Insurance)。

每一个 C. I. F. 合同除了分别同船东和保险人建立必不可少的附属关系外，在履行时通常还需要有另外一些有关方面的介入，这对合同来说就增加一些补充性的关系。例如：由于这种交易是通过单据进行的。这就很容易使银行和其他为之提供资金或代办运输的行业，作为卖方或买方的居间人而参加进来。结果，常常有许多方面对一个 C. I. F. 合同的标的物，发生权利和责任的关系。但是，应该注意的是，这些关系是不受买卖合同支配或约束的。它们是以各自的条件为依据的，这和运输合同和海上保险单是确立承运人和保险人同任何一个主张索赔的当事人之间的独立的合同关系是完全一样的。

C. I. F. 合同的实质：

2. C. I. F. 合同的主要特征是：提交单据就满足了交货的要求，毋须在事实上交付实际货物。“买方只能要求交付通常的单据。这种交付标志着买方权利和卖方义务的限度，买方不得拒绝单据而要求实际货物；卖方也不得保留单据而提供单据所代表的货物。”

在一项经常被引用的判决中，波特 (Potter) 法官说道：“重要的问题在于买方是对交付代表货物的单据，还是对交付货物本身支付价金。”在同一案件中西蒙兹 (Simonds) 法官说道，C. I. F. 合同的“特征”在于“货物的所有权不是可以，而是必须^①在提交凭以付款的单据时转让。”

当提示运输单据时，如果单据是完整合格的，不论货到与

① 可以是有条件的，也可以是无条件的，参阅下文第208节。

否，买方必须照付货款；但付款以后，经过检查，如果发现货物不符合合同的规定，则不能因为已经付款而不许他拒绝收货或对违反合同要求损失赔偿。如果货物在运输中灭失，或在损坏状况下到达，买方的一般补救办法是：根据保险单（向保险公司），或根据提单所包含的合同（向船东）要求赔偿。具体到一个特定案件，买方究竟可以采取哪一种补救办法则取决于保险单与提单的条件。显然，按照 C. I. F. 合同，买方是承担卸货费用的，而当买方行使拒收货物的权利时，这笔费用可以作为损失而要求赔偿。

3. “仓库的钥匙”。提单，连同保险单的转移实际上起了推定交货（Constructive delivery）的作用。买方占有提单，就能处理货物。“当货物通过海上，从一个国家运到另一个国家时，人们是无法交付对货物的实际占有的；因此，提单被看作货物的象征，交付提单就等于交付了货物。”一位法官在桑德斯（Sanders）诉麦克莱恩（Maclean）一案中的判决中说道：

“对于在海上由承运人掌管的货物，当然无法进行实际的交付。在这种运输航程中，提单，按照“商法”（Law Merchant）的规定，是被公认为货物的象征。提单经背书并交付给买方，就起了象征性交货的作用。货物的所有权，在买卖双方有意转让时，随提单的背书和交付而转让，如同货物随实际交付而转让一样。就转让货物的所有权和使被背书人取得占有的完整权利而言，提单在货物到岸并全部交给有权凭提单提货的人以前，始终是起象征货物的作用。有了提单不仅有了货物完整的所有权，而且还享有托运人与船东签订的运输合同所赋予的一切权利。它是合法所有人手里的一把钥匙，用来打开仓库的大门，不论存放货物的仓库是浮动的或是固定的。”

过去，人们普遍认为，C. I. F. 合同所要求的装船单据有：提单、保险单和发票。除合同另有规定外，这些单据在今天仍然是必要的。不过，现代的交易方法所涉及的提单往往是一种