

《华沙-牛津规则》逐条解说

(日)津田昇 著

彭 玉 书 译

对外经济贸易出版社

1982

《华沙-牛津规则》逐条解说

彭玉书 译

*

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)

通县曙光印刷厂

787 × 1092 毫米 32 开本 2 1/8 印张 56,000 字

1982 年 6 月第一版 1982 年 6 月第一次印刷

印数: 1—50,000 册

统一书号: 4222-17 定价: 0.32 元

前 言

《华沙-牛津规则》是由国际法协会制订的。该协会于1928年在华沙举行会议，制订了有关C.I.F.买卖合同的统一规则，共二十二条，称为1928年华沙规则。后经1930年纽约会议，1931年巴黎会议和1932年牛津会议修订为二十一条，定名为《1932年华沙-牛津规则》(WARSAW—OXFORD RULES 1932)，一直沿用至今。

《华沙-牛津规则》主要说明C.I.F.买卖合同的性质和特点，并具体规定了在C.I.F.合同中买卖双方所承担的费用、责任与风险。这个规则没有任何法律上的约束力，仅供买卖双方自愿采用。只有当买卖双方在合同中明白表示采用此规则时，它才能适用于该合同。此规则中的任何一条都可以由买卖双方在合同中加以修改或补充，如合同条款与此规则有抵触，应以合同规定为准。

目前，我国各进出口公司所签订的合同，有相当大一部分是属于C.I.F.合同，为了做到知己知彼，订好合同，更有力地同国际资产阶级进行斗争，我们对C.I.F.合同的性质、特点以及资本主义国家有关C.I.F.合同的所谓“惯例”也要有所了解。

日本津田晃所著《贸易实务丛书》第五卷《CIF与FOB合同》一书的第二编第五章，专载了《华沙-牛津规则》的原文(英文)及译文(日文)，逐条地作了比较详细的解说，并与国际商会制订的《1953年国际贸易术语解释通则》中有关对

C.I.F. 条件的解释作了一些分析比较，有一定的参考价值。因此，由我系彭玉书同志根据该书第六版把它翻译出来，供教学、科研和有关业务部门的同志参考。由于日本是属大陆法系的国家，作者是从大陆法系的角度进行解释的，在许多问题上大陆法的解释与英美法的解释是不同的，作者在文中也作了一些比较法的说明，请阅读时注意。

《〈华沙-牛津规则〉逐条解说》这一单行本是在一九七五年作为《国际贸易问题丛书》之一出版的。在翻译这本书的过程中，曾得到我院日语教研室汪大捷、岳久安等同志热情支持和帮助，出版前请张华联、陈隆深同志根据英、日原文作了校订，并请沈达明同志审订规则条文，对提高本书的翻译质量给了很大帮助。对此，我们表示诚挚的感谢。

这本小册子出版不久就已告罄。近两年来，由于经济体制的改革，学习外贸业务的人员越来越多，有不少单位的同志反映，希望得到这本小册子作为学习的参考。为了满足广大读者的要求，决定再次出版。这次出版前译者对原版译文作了必要的修正，并承我系黎孝先、邱年祝同志作了审订。由于译者水平所限，不妥之处，请读者批评指正。

北京对外贸易学院外贸经济系

一九八一年十二月

目 录

一、序言与规则总纲	1
二、卖方对于装船的义务	4
三、装船时间与日期的证明	7
四、不可抗力	13
五、风险的转移	17
六、所有权的转移	20
七、卖方对于提单的义务	23
八、特定的船舶——船舶的种类	31
九、到付运费	33
十、进口税及其它费用	36
十一、卖方对于货物状况的义务	39
十二、卖方对于保险的义务	44
十三、装船通知	53
十四、进出口许可证、产地证明书等	56
十五、品质证明书等	60
十六、单据的提交	64
十七、装船后的灭失或损坏	69
十八、买方对于支付货款的义务	70
十九、买方对于检验货物的权利	73
二十、买卖合同中的权利和补救	76
二十一、通知的方法	79

一、序言与规则总纲

〔英文〕

PREAMBLE

These Rules are intended to offer to those interested in the sale and purchase of goods on c.i.f. terms who have at present no standard form of contract or general conditions available a means of voluntarily and readily adopting in their c.i.f. contracts a set of uniform rules.

In the absence of any express adoption of these Rules in the manner hereinafter appearing, they shall in no case be deemed to govern the rights and obligations of the parties to a sale of goods on c.i.f. terms.

〔译文〕

序 言

本规则旨在为有意按 C.I.F. 条件买卖货物而目前尚无标准合同格式或共同条件可资利用的人们，提供一种在其 C.I.F. 合同中自愿地和现成地采用一套统一规则的方法。

凡未明示按下述方式采用本规则者，则不得认为按 C.I.F. 条件买卖货物的当事人的权利和义务应受本规则约束。

〔解 说〕

对外贸易中的买卖当事人，无论签订哪一种合同——C.I.F. 合同、F.O.B. 合同或者 C. & F. 合同等，都是完全自由的。在签订 C.I.F. 合同时，是否按照本规则办事，也是当事人的自由。这就是说，是否采用本规则全凭 C.I.F. 合同当事人。反过来说，当事人如果准备采用本规则，这种采用必须是明示的。本规则只不过是 C.I.F. 合同的解释上与实行上的一种标准的规范和指针。

〔英 文〕

RULE 1. SCHEME OF RULES

These Rules shall be known as the "Warsaw-Oxford Rules," and their adoption as herein provided shall be conclusive evidence that the parties intend their contract to be a c.i.f. contract.

Any of these Rules may be varied; or amended, or other terms inserted in the c.i.f. contract, but such variation, amendment or insertion may only be made by express agreement of the parties to the contract. In the absence of any such express agreement these Rules shall apply without qualification to any sale of goods involving either wholly or in part transit by sea, in connection with which they are expressly adopted by a

reference to the term "Warsaw-Oxford Rules," and the rights and obligations of the parties shall be construed in accordance with the provisions of these Rules.

In case of a conflict between the Rules and a contract the latter shall govern. Reference to the Rules shall cover all other provisions on which the contract itself is silent.

The expression "usage of the particular trade" as employed in these Rules means a settled custom so general in the particular trade that the parties to the contract of sale must be held to know of the existence of such a custom and to have contracted with reference thereto.

〔译 文〕

第一条 规则总纲

本规则称为《华沙-牛津规则》。凡按本文件的规定采用本规则者，即构成双方当事人有意使其合同成为 C.I.F. 合同的确定证据。

C.I.F. 合同可以变更、修改本规则任何条款，或者增订其它条款。但这种变更、修改或者增订须经合同当事人明示协议。如无此种明示协议，而以援用《华沙-牛津规则》条款的方式明示地表示予以采用，则本规则无保留地适用于一切涉及全部或部分海上运输的货物买卖，当事人的权利和义务应根据本规则的规定予以解释。

本规则与合同条款抵触时，以合同为准。合同本身未加规定的其它条款，则援用本规则。

本规则所用“特定行业惯例”一词，是指一种该特定行业的既定习惯，从而买卖合同当事人被认为知悉该项习惯，并遵循该项习惯而签订合同的。

〔解 说〕

1. 首先，用与序言相反的表达方法，明确了买卖当事人说明采用本规则的时候，那个合同就意味着是 C.I.F. 合同。买卖双方当事人有明示的协议时，可以变更、修改本规则的一部分，或者将本规则以外的规定订入 C.I.F. 合同中。可是只要没有这样的明示协议，根据引用《华沙-牛津规则》这个名称，双方当事人的权利和义务就可以按照本规则来解释。因此，合同上的条款与本规则抵触的时候，合同的效力当然应该优先于本规则。

2. 最后，在本规则中所谓“特定行业惯例”这一术语，是买卖当事人充分了解的例外的特定行业惯例，是指限于特定商品上通用的习惯做法，或者特定期限（比如战时状态）、特定地点（特定的国家、港口等）所实行的贸易惯例。

二、卖方对于装船的义务

〔英 文〕

RULE 2. DUTIES OF THE SELLER AS TO SHIPMENT

(1) The Seller must provide goods of the contractual description and, subject to the provisions of the

next succeeding paragraph and to those of Rules 7 (III) and (IV), have them loaded on board the vessel at the port of shipment in the manner customary at the port.

(II) Where the goods contracted to be sold are already afloat, or have already been delivered into the custody of the carrier in the manner provided in Rule 7 (III) and (IV), at the time the sale is made, or where the seller is entitled to purchase goods of the contractual description afloat in order to fulfil his contract, the seller shall have merely to appropriate these goods to the contract of sale. Such appropriation need not take place till the documents are tendered to the buyer and such tender shall imply the appropriation of the goods to the contract of sale.

〔译 文〕

第二条 卖方对于装船的义务

(一) 除依照下一款和第七条第(三)款、第(四)款的规定外, 卖方必须备妥合同规定的货物, 并且依照装船港口的习惯方式, 在装船港口将货物装到船上。

(二) 如果成交时, 买卖合同货物是海上路货, 或已经依照第七条第(三)款和第(四)款规定的方式, 交付承运人保管; 或者卖方有权买进符合合同规定的海上路货的场合; 则卖方只须将该货物划拨合同项下即可。这种划拨毋需在向买方提交单据以前办理, 提交单据即默示将货物划拨买卖合同。

〔解 说〕

1. 装船义务是卖方第一个重要的义务。(卖方无论有什么理由——不可抗力除外——万一不履行这个义务,就构成合同一方的违约,买方可以要求赔偿损失。)为了装船,卖方必须作好准备:选定合同货物,安排发运、包装、刷制唛头和件号,配齐数量等等;并进行“实际的装船”。

这里所谓“实际的装船”,就是实际装到船上。但是事实上,只是大宗货物才由发货人用驳船或码头装载机装到船上,至于零星货物就在码头库房交货。装船是由发货人承担费用和 risk,由船公司或其代理人完成的。

实际装船完毕后,由船公司出具“已装船提单”(Shipped B/L)。

2. 有以下各种不同于上述的例外情况:

① 根据第七条第(三)款,向船公司的保管仓库交货,出具“备运提单”(Received B/L)。

② 根据第七条第(四)款,出具陆海联运的“联运提单”(Through B/L)。

③ 根据本条第(二)款,进行“海上路货”的买卖。

上述第一种情况,即“备运提单”,在很多情况下对进口商往往发生不利的事端,因而容易引起各种争议,所以不受外汇银行的欢迎。今天差不多所有的信用证都要求清洁的已装船提单(Clean “On Board” Bill of Lading)。所以备运提单在今天实际上几乎没有按照原样(不加批注)使用的。

但是已经出具的备运提单,完成实际的装船之后,由船公司在提单上签名,并注明船名(Ship's Name)与装船日期(Shipping Date),那就能够满足信用证所要求的“已装船”(“On Board”)条件,可以与已装船提单具有同等的效力。

这种船公司的签名与批注称为“已装船标志” (“On Board Notation”)。

3. 因此，所谓装船(Shipment)这一术语，有广狭两种意义：狭义的装船就是实际的装船；广义的装船则包含上述：①向船公司的保管仓库交货，②在发货地点的火车装货。

4. 第(一)款所谓“装船港口的习惯”，是指包括关于船舶进出、检疫、海关等规则。发货人必须通晓这些习惯。

5. 第(二)款对海上路货的买卖方法作了说明。这就是所谓“选港货物”(Optional Cargo)的情况。譬如出具以“欧洲各国港口卸货”的已装船提单，卖方依据海上运输的进程，比较各国的市场价格，物色买主，同有利的买主一签订合同就向船公司宣告卸货港。(二次大战前中国东北的大豆、大豆油在海上运输中的买卖，是众所周知的。当时，提单上一般记载在塞得港指定英国、欧洲大陆目的地，据此，船长在塞得港才开始由货主得知准确的卸货地。)

三、装船时间与日期的证明

[英文]

RULE 3. TIME OF SHIPMENT AND EVIDENCE OF DATE

(1) The whole quantity of the goods contracted to be sold must be shipped or delivered into the custody of the carrier, as the case may be, at the time or within

the period, if any, specified in the contract of sale or, if no such time or period, has been specified in the contract, within a reasonable time.

(II) The date of shipment or of delivery into the custody of the carrier, as the case may be, mentioned in the bill of lading or other document validly tendered as evidencing the contract of carriage, shall be prima facie evidence of the actual shipment or of the actual delivery, as the case may be, on that date without prejudice to the right of the buyer to prove the contrary.

〔译 文〕

第三条 装船时间与日期的证明

(一)买卖合同货物的全部数量，必须在合同规定的时间或期限内，如果合同未规定时间或期限，则在合理的时间内装船或交付承运人保管。

(二)提单或有效提交作为运输合同的证据的其它单据，所载明的装船或交付承运人保管的日期，就是完成实际装船或实际交付日期的表面证据，但不妨碍买方对该日期提出反证的权利。

〔解 说〕

1. 在C.I.F.合同中，一般都特别指定装船时间。装船时间的表示方法，很少用“某月某日装船”这样具体的日期。（因为对外贸易的船舶多为远洋航船，到达日期往往不

准，所以按具体日期签订合同有风险。)在许多情况下是用“某月上旬装船”、“中旬装船”、“下旬装船”，或者只用装船月份如某月装船来表示的。例如：

Upper half of July Shipment (七月上半月装船)；
Middle of Aug. Shipment (八月中旬装船)； Latter half of Sept. Shipment (九月下半月装船)； Jan. Shipment (一月份装船)； Jan. and/or Feb. Shipment (一和/或二月份装船)； Jan./Feb./Mar. Shipment (一/二/三月份装船)； etc. (等等)。

2. 这样不规定装船日期而规定装船月份，对卖方来说，在时间上可以留有余地是比较方便的。因为：第一，对外贸易成交的货物，通常是数量大，生产和集中需要时间；第二，装船前需要办理海关手续、领事手续、取得出口许可证等等；第三，等待船公司派船。对买方来说，根据规定的装船月份，可以预计货物到达日期，，也便于作好支付货款和接收货物的准备工作。

3. 如果合同规定装船月份时，除规定禁止分批装运 (Partial Shipment Unallowed) 外，卖方可以进行分批装运 (Divided Shipment 或者 Partial Shipment)。但是应该注意，这一点在英国法系，解释是相反的。也就是说，英国法系规定，如果合同上没有明确规定准许分批装运 (Partial Shipment Allowed)，那是不许分批装运的。

4. 其次，还有用装船最终日期来表示装船时间的，如：“Shipment by the end of May”(五月底前装运)；“Shipment by the 30th Nov.”(十一月三十日前装运)；“Shipment latest by the 10th Jan.”(至迟一月十日前装运)。但是，这些规定不是特定装船日期，而是指出装船期限。

5. (A) 作为规定装船期限的另外方法, 最近很多规定为“卖方收到信用证后_____个月(或_____天)以内装船”(Shipment Within _____ months(or _____ days) after Seller's Receipt of L/C).

(B) 象现在日本的金融机关, 根据到达的信用证为出口商贴现出口贸易汇票, 以便通过出口商为制造厂商通融生产出口商品所需资金提供方便的情况下, 信用证的到达就成为制造厂商开始生产出口商品在金融上的必要条件(制造厂商自筹资金者除外)。

(C) 再者, 出口商品如果不适合转到其他国家或国内销售, 而在信用证到达以前就开始制造, 一旦买方不开立信用证, 制造厂商就要蒙受全部损失, 即使能转向国内销售的货物, 在国内市价低于出口价格的情况下, 也会使制造厂商或出口商蒙受不测的损失。因此, 信用证的到达就成为制造开始的必要条件。

(D) 因此, 在规定上述“卖方收到信用证后_____个月(或_____天)”这个期限时, 必须计算: ①制造厂商需要的制造时间; ②从工厂到装船港的运送时间; ③包装时间; ④办理出口报关手续时间; ⑤在装船港等待装船的时间等等, 并须留有足够的余地。

(E) 即使如上所述, 一开头就特别指定“装船月份”, 但合同如果仅仅规定“某月装船”, 卖方还是很有风险的。因此, 有必要在合同中明确规定: “在信用证某月某日到达时某月装船; 如果信用证迟延到达, 装船也须顺延。”否则, 卖方不管信用证的到达是如何接近预定的装船日期, 也得承担按照合同装船的义务。

6. (A) 信用证的到达与装船的关系是非常重要的。

所以再稍加详细解说。一般地说，即使在国内商业交易中，对方的信用状况确实可靠也是买卖交易中的一个重要问题，何况在对外贸易中，交易的对方在远隔重洋的异国，客户的营业、资产、金融等状况，不易了解清楚，特别是用跟单汇票收取货款的办法，不同于“交货付款”(C.O.D.)办法，而是一种先交货的信用交易，所以对方的信用，不由信用证来保证，货物装船，很有风险。

(B) 信用证的定义，一般可以作如下的规定，它可以说明信用证的职能：

“信用证是进口商(买方)的往来银行，根据进口商的要求，为保证承兑、支付对方国家出口商(卖方)按照规定条件在一定期间、一定金额范围内，开出以进口商或本开证行为抬头的汇票，而开给出口商的保证文件。”

这就是说，信用证是使出口商(卖方)避免由于接受资力缺乏或没有诚意的买方的订货而蒙受意外损失的一种手段，是易生风险的对外贸易的一个重要安全保障。

(C) 所以，在对外贸易中，同装船义务是卖方的最大义务一样，支付货款与开立保证支付货款的信用证，是买方的最大义务。这种买卖双方的义务是相辅相成的，只有两方共同完成，对外贸易才能圆满进行。“提供货物”(装船)与“支付货款”是买卖的两极，所以作为“买方支付货款的保证”的信用证的到达，是卖方装船的前提条件。

(D) 这样，开立信用证(Opening of L/C)就是买方支付货款义务(参阅第十八条)的具体表现办法，所以除在不可抗力(比如进口国政府突然发布禁止进口等)的情况外，不开立信用证就是买方的违反合同。正如第二条所述，卖方不装船(违反装船义务)是卖方的违反合同，买方可以要求赔偿损

失。与此相反，买方无正当理由不开立信用证，卖方也可以要求其赔偿损失。

(E) 然而尽管不开立信用证的理由不是由于不可抗力(在不可抗力情况下，买方有义务出立证明)而是由于对方国家合同货物行市下跌的缘故，但卖方认为索赔无望，忍泣吞声而了事的事例也是屡见不鲜的。可是这是完全错误的。应该彻底追究原因，要求赔偿不履行合同的损失。这与出口国的合同货物行市上升，卖方的装船义务不能免责是完全一样的。(关于信用证，以在第十八条“买方对于支付货款的义务”项下详细讲解为宜，但为了方便起见，在这里与卖方的装船义务连贯起来，作了较为详细的叙述。)

7. 再回到本题。合同上没有规定上述装船月份或装船期限的时候怎么办？在这种情况下，本条规定了应该在合同成立后“合理的时间内”(Within reasonable time)装船。这里所谓“合理的时间”是多么长的时间，应该根据各种实际情况来判断。

8. 既然规定了装船月份或装船期限，不用说，卖方就有义务在规定的时间内装船，违背了这个义务，就是卖方的责任，就成了严重的违反合同。早装(Early Shipment)或迟装(Delay Shipment)都是不允许的，发生这种违反合同的情况，买方有权拒绝提货(Refusal of Goods)或者要求赔偿损失。

例如，“5—6月份装运”的合同货物，在7月15日装运，到达对方国家迟了半个月，该种货物在进口国的市价在这个时期暴跌半价，买方受到了损失，在这种情况下，买方可以参照其原因与合同上所规定的卖方免责条款采取措施：解除合同拒绝提货，或者向卖方索赔损失。特别是市价变动厉害