

国际贸易海运环节应特别注意的问题

国际海上货物运输与国际贸易息息相关，相互依存，相互促进。由于海运成本低，适货性强，是国际物流的主要方式。同时由于海上货物运输具有风险高，复杂性强的特点，涉及当事人多的特点，发生在海运环节的问题或纠纷也很多。正确区分国际贸易责任和海运环节承运人、托运人、收货人的权利义务关系，对规避风险，保障贸易安全交易具有重要意义。

一. 承运人的无正本提单放货与买方欺诈

按照我国法律和主要海运国家的法律，承运人应在目的港凭正本提单向提单持有人交付货物。近年来，我国出口企业却屡遭无单放货之害，使出口商货款两空，从海事法院审理的这类案件看，涉及标的金额少则几十万，多则几百万，给国家和企业造成巨大损失。这类案件的共同点是，外国进口商通过在贸易合同中签定 **FOB** 价格条款，掌握租船、订舱权，然后指定境外货代安排运输，再由境外货代委托一家国内货代具体向实际承运人订舱、出运货物，并由境外货代作为无船（或称契约）承运人签发 **House** 提单给托运人即国内出口商。外国进口商自己凭实际承运人的海运提单在国外提货，这样外国进口商就不必付款赎单了。案发后，国内出口商往往找不到契约承运人或该契约承运人根本不来国内应诉。而实际承运人由于已经收回了自己的海运提单，法院不会判其承担责任。

如何避免这些风险，法官提示：

第一、在签定贸易合同时掌握租船、订舱权，不给外国进口商利用无正本提单进行欺诈的机会；

第二、如果外国进口商坚决要求 **FOB** 价格条款，那么国内出口商应要求其由实际承运人运输并签发提单或签发已在我国交通部备案的契约承运人提单，这样一旦发生纠纷，可以得到赔偿。否则一味迁就外国进口商等于自己如瓮。

第三、国内进出口企业应加强对外贸人员的海运知识的培训。保证贸易各个环节的安全。

二. 利用贸易风险转移，加强自我保护，避免损失。

国际贸易中，由于价格条款的不同，买卖双方的风险会发生转移。近

年来，越来越多的国内进出口企业知道了海运环节出现纠纷可以向海事法院寻求司法救助。殊不知，即使海运中发生问题，并不是国内进出口企业都能得到支持。

比如，山西一家进出口公司向加拿大温哥华出口 3 箱不锈钢连接器。根据贸易合同，国内卖方如果超过装船期 15 日或货物短少超过 10%，应支付相当于货款 20% 的违约金。合同签订后，卖方在天津港将 3 箱货物交付了承运人，遗憾的是加拿大公司只收到了两箱货物，短少一箱。加拿大公司和山西公司均要求承运人和代理人寻找但未果。于是加拿大公司以山西公司违约为由，要求补发一箱货物并支付违约金。山西公司按加拿大方的要求补发了货物。6 个月后承运人找到了短少的一箱货物并交付收货人。因收货人不再需要该货物，要山西公司自行处理。山西公司没有其他客户只好将货物降价处理给加拿大公司。而后山西公司向海事法院提起对承运人及代理人的诉讼，要求赔偿货物降价损失，补发货物运费及违约金。海事法院经审理认为承运人对货物的交付超过合理期限负有责任，但没有判令承运人承担赔偿责任，也就是说没有支持原告山西公司的请求。

为什么？其一、从原告提赔的损失项目看，根据贸易合同山西公司支付违约金的条件为装船期超过合同约定日期 15 日以上及货物短少超过 10%，而本案装船期在合同约定期内，发货数量没有短少，而且根据合同的 CIF 价格条款，山西公司将货物交给承运人后，即完成合同义务，此后所发生的短货风险应由加拿大公司承担，原告不负有支付违约金的义务，所以山西公司的违约金损失不是合理的必然损失。

其二、关于货物降价损失，法院认为该货物不是季节性货物，亦未受到损坏，故降价非承运人迟延交付造成的必然损失，而是贸易双方的行为，对该损失不予支持。就这类案件法官提示：在贸易中中方应注意利用风险转移原则，不该赔的不能赔，否则赔也白赔。当然在付款方式上也要选择信用证或托收方式。不然，外方采取不付款也会逼迫我方让步，使国内进出口商赔了不该赔的。

三. 货物短少、损坏、灭失与承运人责任。

国际贸易的特点是一头在外，由于交易是跨国进行的，加上海运环节

复杂以及海上特有的风险，收货人接受的货物很可能出现诸如短少、损坏、灭失的情况，我国进出口商在签定贸易合同时要有防范风险的意识，首先要把纠纷的管辖权争取在我国法院或仲裁机构。这样可以降低诉讼或仲裁成本，许多进出口商都有过在国外打官司，赢了官司赔了钱的经历，原因是要支付国外律师高昂的费用。

那么在我国进行贸易纠纷的诉讼和仲裁是否万事大吉，结论是也有弊病，理由是如果贸易相对方在我国无财产，即使胜诉也可能得不到执行。这时就需要诉讼技巧，首先要准确判断承运人或其代理人是否存在不可免责的过失，如果存在要及时对船舶采取保全保全措施。

例如，南京某进出口公司，从印度进口几万吨豆粕，其持有正本清洁提单，但在天津港提货时，发现部分豆粕结块、变红，进出口公司的人员下到舱底发现发现舱底温度过高，认为承运人存在管货过失，而承运人认为货物质量存在问题。遂向海事法院申请保全证据，由验船师对船舶进行检验并在船舶离港前，向海事法院申请扣押了外轮取得了 30 万美元担保。庭审中承运人提出货物质量存在问题，但大量证据显示货物结块、变红是承运人给油舱加温所致，承运人应当预见油舱加温会使货舱低部温度升高，而未采取垫舱的措施。其行为属于管货过失。据此，判令承运人承担赔偿责任。最终南京进出口公司得到了二十余万美元的赔偿。

以上是笔者从法官的角度对国际贸易海运环节出现问题的总结。由于视角有限，规避贸易风险的方法也有限。衷心希望能给我国外贸进出口企业和海运企业以警示，克尽职责，并祝交易成功。