

国际货运谨记货物所有权 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E5_9B_BD_E9_99_85_E8_B4_A7_E8_c27_32075.htm 海运提单是船公司或其代理签发给货主的，表示何时收到某批运输货物、同时说明该货物将从某起运港运往某目的港、运杂费用由谁支付、货物交给谁等的书面凭证。有人认为，在 F O B 条件下，买方负责租船订舱并支付运杂费用，因此，卖方只要将货物交给买方指定的船公司就算完成了交货任务，就可以万事无忧了。有些卖方当事人甚至稀里糊涂地认为，因为货物是买方租船订舱的，所以买方是托运人，买方因此就成了货主，船公司就应该向买方而不是向卖方签发提单，结果导致某些不法外商得以钻空子，不付货款就白白提走了货物。还有人据此得出一条错误的结论，F O B 条款对于卖方的收汇风险很大，极易使卖方钱货两空。这种观点至今还在业内具有相当普遍的影响。实际上，“货物由谁租船订舱并支付运费”只是国际贸易实务中的一种惯例，它主要是为了明确买卖双方在交货这一环节上各自应该履行的责任和义务，它与买卖货物的所有权并没有什么必然的联系。在 F O B 条件下，买方虽然充当了“托运人”（或称“发货人”）的身份，但买方在付讫货款以前并不是货主，此时的货主仍是卖方，也就是按买方要求把货物交给买方指定的船公司、负责办理出口通关手续、负责支付货物的装船费用并承担货物越过船舷以前的一切风险的人。卖方一旦把托运货物交给买方指定的船公司，就应该毫不犹豫含糊、毫不迟延地向船公司表明自己堂堂正正的货主身份，免得贻误时机、给恶人以可乘之机，给自

己的安全收汇造成风险。在有些特殊情况下，卖方发运货物以后，可以不要求船公司或其代理签发提单。譬如买方是中间商，货物装船以后，中间商需要就缮制提单的某些特殊内容和要求直接向船公司“面授机宜”，而这些特殊内容和要求又不便让卖方知道，如收货人的名称和地址等。这种情况的做法有两种，一种是卖方交货以后，承运人向卖方签发一份承运货物收据（CARGO RECEIPT），卖方凭以向银行办理议付。买方付款赎单以后，再用承运货物收据向船公司换取提单用于日后提货。承运人签发的承运货物收据，虽然从表面上看远没有提单的名气大，也远不如提单正式，但其实质和作用却与提单基本上是一样的，因为它仍然具备提单三条基本性质和作用，即货物收据、运输契约和物权凭证。另一种做法是，卖方交货以后，买方支付货款；卖方收汇以后，就向船公司签发一份书面放单文件，令其直接向买方签发提单。在这类情况下，卖方交货以后可以不要求承运人向自己签发提单或者承运货物收据，但这并不能说明卖方已经放弃了自己的货物所有权。卖方向买方指定的承运人交付运输货物之前，务必在运输货物委托书里明确说明类似于这样一些声明内容：船公司可以直接向买方签发提单或者无单放货，但前提必须是船公司须凭卖方签发的书面放单或无单放货文件；除此之外，船公司不得、也没有权力擅自向买方签发提单或者直接放货。卖方在下列情况下，不仅不宜电放货物，而且还应尽快叮嘱船公司，没有卖方的书面放货通知，不得随便让收货人提取货物：1. 发往日本、韩国和港澳台等近洋航线的货物，由于货物先到议付单据后到，收货人要求卖方先电放货物，同时承诺他将随后付款赎单。

因为买方的这一要求不合常规，颇有赖账嫌疑。针对货物先到议付单据后到的情况，船公司与银行早有默契，即收货人可凭银行保函向船公司借货。俟议付单据到达、买方付款赎单以后，再用正本提单向船公司赎回借据。 2 . 买方以信用证存在不符点为由拒绝付款赎单，同时又要求卖方无单放货，买方承诺收到货物若干天以后支付货款。这是一种典型的找茬赖账骗货的不道德商业行为，其真实意图已经非常明显，故卖方此时丝毫不能让步。除非此货的市价贬值幅度大于买方支付运费的数额，买方一般是不会心甘情愿白白支付这笔运杂费用的。相反，如果卖方一味迁就买方的无理要求，让其不付货款就轻轻松松地提走货物，则这笔货款日后就可能难以收回来了。还有一种情况值得引起卖方特别注意，有些法制尚不健全的国家的买方和当地银行合伙作弊。一方面，买方拒绝支付货款，而在另一方面，银行单据却又迟迟退不到卖方手上来。时间一长，卖方才知道买方已将货物提走了。所以，卖方一旦发现拒付的苗头，就应该毫无延迟地书面通知船公司，向其详细告知事情的原委，并明确指示他们放货必须事先收到卖方的书面放货通知。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com