

实务研究：国际货物买卖法与海上货物运输法的衔接 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/33/2021_2022__E5_AE_9E_E5_8A_A1_E7_A0_94_E7_c28_33058.htm

在当今的国际贸易中，买卖合同和运输合同无疑是两个至关重要的合同。国际货物买卖的双方一旦订立了买卖合同后，由于双方相隔甚远，一般都会订立一份运输合同将货物由卖方所在地运到买方所在地。因此一个货物买卖合同的履行过程中不仅会涉及到货物买卖法的调整，也会涉及运输法的调整（而大多数的运输都是通过海运），所以必须同时研究货物买卖法和海上货物运输法。当今的货物买卖法和货物运输法在立法时大多只估计自身体系以及规定的完整性问题，而在一定程度上忽视了相互之间的联系和协调。所以处理好二者的衔接问题对买卖双方及第三方承运人来说都是大有益处的。下面以《联合国国际货物买卖销售公约》（以下简称公约）和《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）为主线，辅之相关其他法律，对国际货物买卖法与运输法衔接的几个问题进行探讨。

一、卖方的中途停运权的行使问题 所谓卖方的中途停运权，是指未收到货款的卖方在没有保留货物所有权的情况下，遇到买方无力清偿或不愿清偿债务时，对于脱离其占有但尚处于运输中的货物要求承运人中止原定航次运输的行为。这是法律赋予未收到货款的卖方的一种救济方法。如果卖方在发运货物之后，才发现买方预期违约，卖方有权通知承运人不将货物交给买方：即使买方已经持有了有权获得货物的单据，如提单，卖方也有权阻止承运人将货物交给已经拥有提单的买方。公约308条规定：“如果买方推迟收取货物、或在支付价

款和交付货物应同时履行时，买方没有支付价款，而卖方仍拥有这些货物或仍能控制这些货物的处置权……，他有权保有这些货物，直至买方把他所付的合理费用偿还给他为止。

”我国合同法308条规定：“在承运人将货物交付收货人之前，托运人可以要求承运人中止运输、返还货物、变更到达地或者将货物交给其他收货人，但应当赔偿承运人因此受到的损失。”这实际上是与公约相吻合，明确了卖方的这一权利。中途停运权通常是通过承运人来行使的，需要承运人的配合，至于承运人是否听从卖方的指令，公约没有作出规定，因为这已经超出了公约的范围。公约仅规定卖方享有这一权利，而停运权能否行使成功全在于承运人的配合。实践中，如果买方已经拥有提单，卖方要求承运人不将货物交给买方，承运人都会有较大的顾虑，因为承运人不将货物交给买方，势必违反承运人凭提单交货的担保，将会遭到有提单的买方的控告，况且承运人也不愿意卷到买卖合同纠纷当中来，较好的办法是承运人将有争议的货物提存或者卖方申请法院向承运人下达禁令，以阻止承运人的交货，然后买卖双方再解决争议。

二、关于货物运输保险合同的转让时间问题

在国际货物买卖中，为使货物遭受损失能得到一定的补偿，卖方或买方通常向保险人或者保险公司投保货物运输险。当买卖合同约定或法律及公约规定货物运输险是由卖方投保时，便涉及到合同转让时间的问题。海运保险合同的转让是通过转让保险单来实现的。《海商法》第229条规定了海上货物运输保险合同转让的主体、方式、合同转让时其权利义务的归属等问题。据此，海上货物保险单的被保险人有权行使该项权利而无须征得保险人的同意。至于转让的时间，无论是海商

法还是保险法，均未作规定。这不能不说是一大遗憾。因为在国际货物买卖中保险问题对买卖双方来说都是非常重要的。根据英国MIA1906第50条第1款的规定，保险单在货物灭失之前或之后均可转让。但根据可保利益原则，被保险人必须在货物所有权转移前或开始转移时进行，在货物所有权转移后，被保险人对货物已无可保利益。因此按照以上分析，海上运输保险合同转移的时间应在所有权转移之前或开始转移时比较恰当。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