

# 国际贸易海洋物流运输环节中货权问题研究

王洛雯

(中铁建设集团有限公司 物资公司)

**[摘要]**近年来,由于全球化国际贸易的不断创新发展,我国的国际贸易发展水平已大大提高,并且许多重要货物运输都是通过海上航运实现的。贸易海上物流配送运送中还存在着阶段多、海上运输运量大以及持续时间长等难题,同时买卖双方还会在贸易往来的过程中遇到更多更错综复杂的风险问题。在贸易海上物流配送运输环节中的货权难题中,可以得知如果出现了货权难题甚至发生相应的经营风险,则公司将必须承担巨大的赔偿责任或者巨大的经济损失。为了有效避免和解决运输环节中的货权问题,需要结合其货权问题产生的主要原因以及物流运输对于我国国际贸易工作的主要价值,探究物流运输环节中货权的问题解决策略。

**[关键词]**国际贸易;海洋物流运输;货权问题

**[DOI]** 10.12252/j.issn.2096-6261.2021.11.1681

## 引言

国际贸易在海洋货物运输环节中产生货权问题的原因有很多,一类是FOB国际贸易术语下的货物全问题,另外一类则是在CFR国际贸易术语背景下的货权问题。为了有效解决相关问题,需要具有针对性的分析国际贸易海洋物流运输工作发展的方法。

### 1. 国际贸易海洋物流运输对于我国贸易工作的价值

在当前贸易发展中,海洋货物运输已经作为世界最重要的运输,并占有世界三分之二以上的贸易总运力。而全世界的百分之八十~百分之九十进出口商品,都是通过海洋物流来实现。在海洋货物运输中,尽管会面临传输速度较低、易遭受海洋自然环境条件影响,甚至还有海盗的入侵等风险,但海上运输中不需另外建造交通和轨道,只需建造停泊和搬运等设施即可。同时,由于船只的运送量非常巨大,因此海上货物运输也拥有运费便宜、集装箱、邮轮运输等装卸效率较高的优点,进而呈现出国际贸易海洋物流运输对于我国国际贸易工作的重要价值,可以有效地提升我国在国际贸易工作发展等方面的水平和效果。中国沿海有许多条件十分优越的活动海港,这就对发展航运等工作提供了良好的条件。在吸收各国优势、增加各国收入和优化经贸合作中,我国已在改革开放以来的数十年期间建立了许多个主要国际贸易口岸,比如,上海港、青岛港、天津港等可以进行原油、散货运送的重要港口。而我国作为国际贸易中的大国和强国,其海上货物运输也可以促进国内贸易工作的合理发挥,还能提升我国在国际贸易工作中的影响力。

### 2. 国际贸易中的货物所有权

贸易公司作为对外经贸的窗口,需在一线上严密把控进出口国门的国外商品,以保证我国产品和消费需求,并防止各种经营风险,如国外产品对国内市场价格直接冲击、外国贸易违约危害我国在国际上的声誉、国外不良商品导致我国个人或公司遭受商品及外汇上的巨大损失等。

贸易中的货权风险,是参加贸易的国家和公司最为关心的问题之一。《中华人民共和国物权法》第2款明文规定,财产权是指所有人法律对一定的物品法律执行直接支配或安排他的权利,可以分为所有者、用益物权和担保财产权。第39款规范了所有者的基本内涵,所有者人对自身所有的不动产和动产,法律享受获取、运用、利益或或处分权利。

第117款则规范用益物权的基本内涵,用益物权人对其他人所拥有的不动产和动产,法律执行获取、运用或或利益的职权。第一百七十条进一步规范了担保物权的法律含义,保证了物权人可以在债务人不承担到期偿还欠款和出现当事人所明文规定的取得保证财产权条件的情况,下法律执行就保证财物优先受偿的权力,但在法规中另有明文规定的情况除外。由此可见,在贸易中的货权应当专指对商品的所有者,购买方在获得商品后,对货物的取得、运用、利益以及处分等的全部权益,都归属于购买方或所有权人。

### 3. 国际贸易海洋因货物运输环节中货权问题而成因

在探讨货物所有权的过程中,需要有效了解货物运输环节中,哪一环节发生的变更和转移,这样才能及时地找出货权问题。在贸易的交流中,历经路线与运送时间成为货物运送环节的关键部分,也是经历时间比较长的部分。如果在物流途中不能很彻底的把握货主的权利使用贸易术语进行贸易交易,则很容易出现一系列的货权的问题。在国际贸易的发展术语中,FOB、CFR都是对国外海上货物运输使用得最多的成交方法,并利用这个交易方法来反映出的相对公平、符合实际的交易工作。从合同法视角来分析,我方作为买家与卖家所面临的货权,问题,主要体现在以下几个方面。

#### 3.1 FOB贸易术语下的货权问题

这个国际贸易用语主要指的是通过装运港船交货,而一些商品灭失甚至毁损的危险性也会在到船时进行转移。中国人在海上的货物运输环节中成为买方后,就必须和海运或船舶企业订立租船合同,同时还要听我方的指令进行装卸搬运。在把货品装港装入货船的过程中,我方对货品具有绝对的管理权,并必须合理的顾及到货品品质问题、航运安全性问题以及货品交付时间问题等。在国际贸易术语的FOB中,指卖方在把商品装运货船以后,其货品如果到买方所承租的货船上以后,就必须把其毁损或者灭失的危险性由卖家转让给买方,方。购买者必须履行根据销售协议规定交付商品价格并提供商品的义务。在中国的法律法规中,如果在国外的卖方进行了买卖的活动,可以将其当作货权转移给买方。当我方为卖方时,就必须先在境内进行一系列的出口清关程序,而后再把商品装载在国外买方出的货船上。当装船结束后,我方就必须进行实际的交货工作,从而在交货的管理上也就失去了实际的权力。

### 3.2在CFR贸易术语背景下的货权问题

这个概念主要说的是商品价值的成本加运费，卖方必须在目的港交付。商品毁损和灭失的可能性是在商品送到船上之后发生的，卖方可能被视为已完成了交付服务。这一过程与FOB贸易术语的定义一致。二者区别就是卖方必须履行所有货物的合约，必须先把这些货品运到特定的目的港。同时，买方也必须先从目的港收到货款。当我方为买方时，由于所承租的所有货轮的契约由卖方订立，故从卖方专门港口交完全部货款时，我方就没有了实际的货运管理权。当货船抵达我方的特定装卸搬运港口之后，所有承运的人都必须对货物实施有效的提货，这时我方才有了绝对的货运实际管理权。

### 4. 国际贸易海洋货物运输中的货权纠纷处理的对策

#### 4.1加强国际公约与各国法律的学习

一方面，公司法律部门需要具备完整的合同法、物权法、海商法知识能力，需要熟悉国际贸易的解释以及联合国国际货物买卖合同协定的相关规定，一旦公司法律和政策上出现争议，需要对典型贸易上的法院判决和诉讼案件进行熟悉。国际贸易海洋物流货运工作的进行中，首先离不开的就是对基本法律和规范的全面掌握，唯有充分运用这些法律法规，才能在合理的利用国际贸易海洋货物货运工作中，有效规避出现的货权纠纷等各种经营风险，有效维护我方权益，使国际贸易活动更加顺畅的实施与发展，并尽量减少一些纠纷争议的情况。

#### 4.2明确合同中的货权转移管理目标

贸易海洋物流运输环节中，由于其国际贸易规则缺乏就货物所有权的问题做出合理说明以及遵守联合国协定，而产生了这些状况的主要缘由，想必是由于对各国法规制度和规范的综合考虑，而无法提出统一的法律规范，这也就要求在贸易海洋物流运输环节中，必须明确了合同中的货权转移的具体目标，而目前国际贸易中比较普遍的方式就是在合同条款中明确规定了后，在买卖双方都交付了货物资金之后，需要对货权的问题进行有效的转移。这些方法都对其货权问题的转移过程产生了重要影响，因为不管从立法层面或者合同层面上，都能够使双方确定并接受货权的流转节点，从而更有效地维护了买卖双方的利益，防止企业利益受到影响。

#### 4.3运用合理的贸易术语与付款方式

想要有效处理其货权问题，必须使用合适的交易用语和支付方式。海洋货物运输环节中可将交易用语与支付方式相结合，提高货权与货物的安全系数。在中国作为买家进口后，必须合理选用将CFR和CIF与信用证支付技术有机地结合的方法，这样才能确保国际卖家在把一些文件和票据递交给我行之后，我方再通过我行完成支付，同时获得了一定的货权利益。如对人力市场和海外商品检测技术有一定控制力的情况下，也可选择将FOB等交易术语与信用证支付技术有机地结合的方法，有效地保护我方的合法权益。通过有效选择交易术语和付款方式，能够为其海洋物流运输环节中的货物所有权管理等工作提供保障，让其推动国际贸易以及海洋物流运输工作的合理开展。

#### 4.4做好无单卸货/放货及海外工程保函的发布与申请

在国际交易中，因为国际交易常牵涉进出口运输通关问题，且牵涉长期的海上货物运输过程，如途经多个发达国家转口交易时，或货款押汇、结汇的期限较长，往往会出现货品已抵达目的港，而正品单证却还留在银行或邮递途中的现象。因此通常，按照租船合同，负有交货职责的船公司要向拥有正品提单的人交付，才是完整履行了货运契约。而船公司在接受方没有正品提单的情形下，还要确保货轮顺利卸船，而不危害其未来航行时，会向租船方提供装卸搬运/放货保函，将货品卸船或向保函上已指明的交货人运送。而针对作为仅拥有正本提单扫描等文件的收运方买家而言，并没有取得商品货权，也就出现了作为接受方的进口买家虽然没有取得商品货权，但拥有了商品实际所有权的现象。

为了降低对无单运卸人保函风险因素的负面影响，需要认真研读国家《最高人民检察院有关审判无正品提单运送货运刑事案件适用法律若干问题的规则》，该规则既保障了拥有正品提单收货人的权力，也确定了承运人对于有损正品提单持有人货票利益的违约责任或侵权民事责任。在许多以我国规定作为起诉或仲裁基础的贸易争端中，均会引用此规定条款作出裁决。比如在某出口贸易事件中，为承运人服务的船舶公司因未能得到托运人的指示，而将船舶在无正本海运提单的状况下装卸搬运，后托运人又因未能得到买方货物而丧失了货权，将承运人告上法院，后承运的人称船舶公司虽已卸船，但船舶公司还在海关的监督下，并没有丢失货权。但是因为货运仍处于中国境外，且承载人在法院所明文规定的时间内也无从举证货物尚未没有货权，所以最后判定出口商货款的全部经济损失由承包人来负担。从上述例子中应该吸取教训，即当成为卖方的出口商品并使用CFR或CIF等贸易术语时，必须要挑选有能力的承运人来运输商品，一是应该根据合同条款，安全地把商品运送至市场；二是当双方产生纠纷时，承运人有相应能力和资金来补偿商品的托运人。

### 5. 总结

综上所述，在我国的规范下，管理好货票是我国海上货物运输过程中管理货权问题最主要和最有效的手段。随着世界各国经贸活动日益频繁，各国立法与贸易规范体系也将日趋完善，在上述对策的基础上，必须随时跟踪全球贸易实务的新进展，以维护世界各国个人和公司的利益并提供更大利益，并为全球贸易实务的更为发展而贡献力量。

#### 参考文献

- [1]张艳萍. 国际贸易海洋物流运输环节中货权问题的分析与对策[J]. 铁路采购与物流, 2020, 15(5): 4.
- [2]马慧颖. 国际海上货物运输中的货物控制权研究[D]. 华东政法大学.
- [3]于志宏. 国际贸易中货物所有权转移问题探讨[J]. 商学论坛. 广东商学院学报, 1998.
- [4]于志宏. 国际贸易中货物所有权转移问题探讨[J]. 对外经贸实务, 1998.
- [5]杨双洋. 国际贸易中货物所有权转移问题研究[D]. 大连海事大学.