

《国际经济法》案例分析汇总

1. 甲国和乙国都是《联合国国际货物销售合同公约》的缔约国。甲国 A 公司与乙国 B 公司签订了从 B 公司进口 100 吨白糖的合同。合同选用了((2000 年国际贸易术语解释通则)的 FOB 术语, 并约定付款方式为托收。此后, A 公司与承运人 C 公司签订了海上货物运输合同(运输合同受《海牙规则》的约束), 并向 D 保险公司投保了平安险。承运人的“希望”号轮按时抵达乙国装货, B 公司提供了符合合同要求的货物。在“希望”号轮驶向甲国目的港的途中, 因遇台风使部分白糖受损。B 公司委托银行向 A 公司收取款项, A 公司却以货物已经发生损失为由拒绝付款。请回答下列问题:

(1) 本案中的保险公司是否应对该批白糖的损失进行赔偿?为什么?

(2) 本案中的承运人是否应对该批白糖的损失进行赔偿?为什么?

(3) 本案白糖损失的风险在哪一方当事人?

答: (1) 本案中的保险公司不应赔偿。因为本案 A 公司投保的是平安险, 本案货损是因为台风引起, 台风属于自然灾害, 本案台风引起的是货物的部分损失, 而不是全损, 平安险不包括自然灾害造成的部分损失, 因此保险公司不承担赔偿责任, 如果货主希望得到此种情况下的赔偿, 应当投保水渍险, 因为水渍险对自然灾害引起的部分损失是赔偿的。

(2) 承运人也不赔。因为本案货损是由于天灾引起的, 依《海牙规则》的规定, 承运人对于因此而引起的货物损失是可以免责的。

(3) 由于本案选用了 FOB 术语, 货物的风险是在装货港船舷转移的, 因此途中的风险是由买方承担的, 即风险由 A 公司承担。

2、美国 A 公司与我国 B 公司签订了购买一批月饼的合同, 交货期为当年中秋前一星期, 以便卖给在美国的华人过中秋节之用, 但是, 由于我国当年中秋节月饼市场火爆, B 公司货源紧张, 中秋节已过了一个星期还未交货。而美国的实际情况是由于中秋节已过, 月饼难以销售。A 公司于是通知 B 公司宣告合同无效。

问: (1) A 公司宣告无效是否有法律依据?

(2) A、B 两公司约定在中国国际经济贸易仲裁委员会仲裁, 哪一方败诉?

如果败诉方不履行仲裁裁决, 另一方当事人应该怎样做?

答:

(1) A 公司宣告合同无效的依据是 B 公司的行为构成根本违约。B 公司延迟交货，就是违约行为。而且由于中秋月饼是在特定时间销售的物品，B 公司延迟交货，A 公司卖出月饼就很困难，由此会蒙受损失，以至于实际上剥夺了 A 公司根据合同所期待得到的利益，即 B 公司的延迟交货构成根本违反合同。B 公司根本违反合同，A 公司应有权宣告合同无效，可向 B 公司主张损害赔偿。

(2) 由于 B 公司根本违反合同，B 公司会败诉。B 公司不履行仲裁裁决，A 公司可以根据法律的规定，向中国法院申请执行。

3. 甲国 A 公司(买方)与乙国 B 公司(卖方)签订一进口水果合同，价格条件为 CFR，装运港的检验证书作为议付货款的依据，但约定买方在目的港有复验权。货物在装运港检验合格后交由 C 公司运输。由于乙国当时发生疫情，船舶到达甲国目的港外时，甲国有关当局对船舶进行了熏蒸消毒，该工作进行了数天。之后，A 公司在目的港复验时发现该批水果已全部腐烂。请问：(1) 依据《海牙规则》，承运人 C 公司是否应承担赔偿责任?为什么?

(2) 在 CFR 条件下，应该由卖方还是买方签订保险合同?

(3) 在 CFR 条件下，应该由卖方还是买方支付保险费?

答：(1) 依据《海牙规则》，承运人不应承担赔偿责任，因为其享有因检疫限制免责的权利。

(2) 在 CFR 条件下，应该由买方签订保险合同。

(3) 在 CFR 条件下，应该由买方支付保险费。

4. A 国一公司向 B 国一公司出口泰国香米，并签订了 FOB 合同。A 国公司在装船前向检验机构申请检验，检验结果是货物符合合同的质量要求。A 国公司在装船后及时向 B 国公司发出装船通知，但在海上航行中由于海浪过大，大米被海水浸泡，质量降低。货物到达目的港后，B 国公司要求 A 国公司赔偿差价损失。问：A 国公司是否应该对上述损失负责? 如果本合同以 CIF 术语或 CFR 术语成交，大米被海水浸泡的风险损失又分别由谁承担? (15 分)

答案要点：卖方不应对货物在运输过程中遭受的风险损失负责。该风险应该由买方承担。

(5 分) 根据 Inconterms2000 的规定，在 FOB 术语中，卖方只承担货物越过船舷之前的风险，货物越过船舷之后的风险由买方承担，除非卖方在交货时货物不符合合同要求。(5 分)

如以 CIF 或 CFR 术语成交，卖方也同样不对货物在运输过程中遭受的风险损失负责。根据 Inconterms2000 的规定，在 CIF 或 CFR 术语中，卖方也只承担货物越过船舷之前的风险，货物越过船舷之后的风险也由买方承担，除非卖方在交货时货物不符合合同要求。(5 分)

5. 托运人皮尔逊啤酒有限责任公司出口一批货物，由承运人加拿大政府商业海运公司班轮运输。货物装船后，承运人加拿大政府商业海运公司向托运人皮尔逊啤酒有限责任公司签发了海运提单，提单背面订有适用《海牙规则》的条款。但船在开航前柴油发动机发生爆炸，致使轮船不能按时起航，货物也受到损害。经调查，起因是由于经船长授权的雇佣人员在柴油发动机试车时疏忽所致。

问：托运人皮尔逊啤酒有限责任公司可否对未能交货造成的损失要求承运人加拿大政府商业海运公司赔偿？

答：承运人加拿大政府商业海运公司应当承担损失赔偿责任。根据《海牙规则》的规定，承运人必须在开航前和开航时恪尽职责使船舶适航。在本案中，1. 事故的发生是在开航前；2. 承运人没有尽到恪尽职责，因为其雇佣人员有疏忽的过错；3. 由于上述原因使船舶不适航，延误了船期，并给货物造成了损害。因此，本案属承运人在开航前未恪尽职责使船舶适航的情形，不能引用免责事项中的管理船舶过失来免除自己的责任。

6: 中国 A 公司与意大利 B 公司签订了一份由 A 向 B 出售 100 桶盐渍蘑菇的合同，分两批交货，总价金 10 万美元，价格条件为 CI F 热那亚。合同规定：索赔期为到货后一个星期，合同成立后买方应在一个月内交付 1 万美元定金，卖方发货后，定金作为货款；卖方不交货应双倍返还定金。第一批货物 50 桶，卖方按期装运了货物，但是，货物延期一个星期到港，买方收到卖方寄来的清洁提单提货，经买方自己检验发现，50 桶货物有 5 桶缺重共 80 公斤（每桶应为 50 公斤）。第二批货物到港后，经详细开箱检验发现因盐度不够每桶蘑菇都有腐烂变质现象，买方出具了由检验机构签发的商检证明。双方因索赔不成请求仲裁，买方要求卖方：

1、 赔偿第一批货物短重的损失 1000 美元；

2、 赔偿第一批货物因延迟到港的罚金 500 美元；

3、 第二批货物退回，赔偿买方因此遭受的利润损失 2000 美元，同时应双倍返还这批货物定金 20000 美元。

问：该案如何处理？

1、第一批货物卖方按时装运，并取得清洁提单，应初步认定卖方已履行合同，买方收到货物后，由自身对货物进行检验，而不是由独立检验机构参与检验，其货物短量主张和索赔要求不应支持。（4分）

2、卖方按时装运货物，货物延迟到港的原因不在卖方，根据 CIF 条件，货物风险自越过船舷时转移卖方，因延迟到港的罚金主张，不应予以支持。（4分）

3、第二批货物已经丧失任何使用价值，卖方构成根本违约。应该支持卖方退回，解除这一部分合同，赔偿利润损失的主张。（4分）

4、买方要求双倍返还违约金的要求不予支持，因为合同规定，只有在卖方不交货时才这样做，卖方是交货不符，不是不交货。（4分）

7： 中国银行决定对境内一重大中外合资经营项目提供一笔巨额商业贷款，在签订协议前，银行人员向某律师事务所就如何通过合同条款，保证债务人如期偿还债务进行咨询。你作为律师，如何回答？

答：1、应规定担保条款，包括物权担保和信用担保；（3分）

2、规定陈述保证条款，借款人应保证其经营状况、财务状况良好和真实，其贷款项目经过合法批准授权。（2分）

3、应规定某些约定事项，贷款人不得在其资产上设置抵押权和其他担保物权，清偿时应保证贷款人与其他债权人处于平等地位。（2分）

4、 违约及救济条款，应规定预期违约和实际违约时的救济办法。（2分）

8： 中国 A 公司与韩国 B 公司成立一家生产医用电器的合资经营企业，由韩方 X 任董事长。中方以土地厂房及原有设备作为投资，韩方投资 5 万美元。共同经营 5 年后，由于经济效益不好，韩方董事长未经中方同意，通过订立合同将企业承包给一韩国人经营，并声称每年给中方一定金额的承包费。以后 3 年，没有给中方任何分配利润。因承包费未能兑现，中方起诉。 问： 该案如何处理？

1、中外合资经营企业应由双方共同经营，韩方董事长单方面将企业承包给个人经营的合同违反法律，应为无效合同，应解除承包合同，恢复共同经营。（5分）

2、中外合资经营企业应按投资比例分配利润、承担风险，韩方不仅将企业承包给他人，而且是中方长期不能获得利润，也违反了中外合资经营企业法。在查清企业最后盈余的基础上，补偿中方合营者的损失。（5分）

9、有一份 CIF 合同规定：在货物到达目的港时凭装运单据支付现金。合同订立后一个月，货物出运，但由于运输途中遇险不能到达目的港。当卖方持提单等装运单据要求买方付款时，买方以货物不能到达目的港为由拒绝接受单据和付款。但卖方认为他已经按照合同规定的条件投保，买方应该接受符合合同规定的单据并支付货款。问：买方是否有权拒绝支付货款？（15分）

买方无权拒绝支付货款。卖方的主张合理。（5分）

根据 Inconterms2000 的规定，在 CIF 术语中，货物越过船舷之后的风险由买方承担，除非卖方违反合同规定的义务。本案中，卖方并无违约之事实，并按照合同规定提交装运单据，买方应该向卖方付款。（5分）

同时，根据 Inconterms2000 的规定，在 CIF 术语中，卖方负责办理海上货物运输保险，因此，保险单转让给买方后，买方可以根据保险单向保险公司索赔。（5分）

10.

2006年4月，中国鼎天有限责任公司与德国贝佛里奇有限责任公司签订了冷轧卷板进口合同。合同约定：贝佛里奇有限责任公司在2006年6月底交货。付款方式为信用证。合同签订后，鼎天有限责任公司按期开来了信用证。但直到2006年6月30日，鼎天有限责任公司仍未收到贝佛里奇有限责任公司任何关于货物已经装船或延期交货的通知。7月3日，贝佛里奇有限责任公司向鼎天有限责任公司发来传真，称原定货轮因故延至7月15日才能起航，无法保证按期交货，要求鼎天有限责任公司将信用证装船延至7月15日，有效期延至7月31日，并要求鼎天有限责任公司于7月4日回复传真。鼎天有限责任公司按期回复，告知贝佛里奇有限责任公司修改信用证的条件是价格下调10%，否则将宣告撤消合同。但贝佛里奇有限责任公司没有同意，仍然要求鼎天有限责任公司延长信用证有效期，否则将货物另售他人。鼎天有限责任公司于7月5日正式函告贝佛里奇有限责任公司终止合同并提出索赔。

问：1. 鼎天有限责任公司最后的处理方法是否合理，为什么？2. 如果鼎天有限责任公司的主张成立，如何赔偿鼎天有限责任公司？

答：1. 鼎天有限责任公司最后的处理方法合理。贝佛里奇有限责任公司未能在规定时间内交付已构成了违约，之后双方对合同的变更（鼎天有限责任公司同意延期交付，但价格要求下调10%）也未达成一致意见，在原合同仍然有效的情况下，贝佛里奇有限责任公司声明其不再履行交货义务，已构成了根本违反合同，所以鼎天有限责任公司有权解除合同。此外，鼎天有限责任公司要求赔偿的权利也不因其行使解除合同等救济方法而丧失。2. 应赔偿鼎天有限责任公司因贝佛里奇有限责任公司违约而遭受的包括利润在内的各种损失，但这种赔偿不得超过对方在订约时预料或理应预料到的可能损失。

11. 印度国尤素福股份有限公司向德国麦克莱伦有限责任公司出口羊绒披肩，并签订了CIF合同。尤素福股份有限公司在装船前向检验机构申请检验，检验结果是货物符合合同的质量要求。尤素福股份有限公司在装船后及时向麦克莱伦有限责任公司发出装船通知，但在海上航行中由于货物被雨水浸泡，质量降低。货物到达目的港后，麦克莱伦有限责任公司要求尤素福股份有限公司赔偿差价损失。

问：1. 尤素福股份有限公司是否应该对上述损失负责？2. 货物被海水浸泡的风险损失又分别由谁承担？

答：1. 尤素福股份有限公司不应对上述损失负责。根据《Incoterms 2000》，在CIF术语下，货物风险自装运港越过船舷以后，转由买方承担，除非卖方在交货时货物不符合合同要求。

尤素福股份有限公司已提交了符合合同规定的货物，并及时发出装船通知，已履行了合同义务。货物越过船舷后，其风险费用均由德国公司承担，因此上述损失尤素福公司不应负责。

2. 由上所述，风险由麦克莱伦有限责任公司承担。如果尤素福股份有限公司为该批货物投保了水渍险或一切险，麦克莱伦有限责任公司可以根据保险单向保险公司索赔。

12. 东艺有限责任公司向金苹果国际有限公司发盘“橡胶 500 公吨，每吨 545 美元 CFR 中国口岸，8 月装运，即期信用证支付，限 20 日复到有效。”金苹果国际有限公司当即回电“价格减 10%，中国国际经济贸易委员会仲裁，其他条件接受。”东艺有限责任公司没有答复。

问：合同是否成立？为什么？

答：合同不成立。

1. 东艺有限责任公司的发盘是实盘，即发出的是一项有效的要约。2. 金苹果国际有限公司的回复要求“价格减 10%”，是对东艺有限责任公司要约的实质变更，不构成承诺，应视为一项反要约。

13. 阮氏兄弟出售一级大米 1200 吨，按 FOB 条件成交，装船时货物经公证人检验，符合合同规定的品质条件。卖方在装船后及时发出装船通知。但运输途中由于海浪过大，大米被海水浸泡，品质受到影响。当货物到达目的港后，只能按三级大米的价格出售，因而买方要求卖方赔偿差价损失。

问：卖方是否应对该项损失负责，为什么？

答：卖方阮氏兄弟不应对该项损失负责。根据《Incoterms 2000》，在 FOB 术语下，卖方承担货物在装运港越过船舷以前的风险和费用，买方承担货物在装运港越过船舷以后的风险和费用，除非卖方在交货时货物不符合合同要求。本案中，卖方提交了符合合同规定的货物并及时发出装船通知，已履行了合同义务，风险已转由买方承担，因此卖方对损失不负责任。

14. 托运人布里奇斯粮食公司出口一批棉花，由承运人墨西哥政府商业海运公司班轮运输。棉花装船后，承运人向托运人签发了海运提单，提单背面订有适用《海牙规则》的条款。但船在开航前油管发生泄漏，致使棉花受到损害，经调查，油管发生泄漏的起因是由于经船长授权的雇佣人员在对排水管道修理时疏忽所致。托运人对未能交货造成的损失要求承运人赔偿。

问：承运人是否应承担赔偿责任？为什么？

答：承运人墨西哥政府商业海运公司应当承担损失赔偿责任。根据《海牙规则》的规定，承运人必须在开航前和开航时恪尽职责使船舶适航。在本案中，1. 事故的发生是在开航前；2. 承运人没有尽到恪尽职责，因为其雇佣人员有疏忽的过错；3. 由于上述原因使船舶不适航，延误了船期，并给货物造成了损害。因此，本案属承运人在开航前未恪尽职责使船舶适航的情形，不能引用免责事项中的管理船舶过失来免除自己的责任。

15. 甲公司是一家英国公司，乙公司是一家设在上海的中外合资经营企业。甲乙签订了一份国际货物买卖合同，合同中规定乙公司是信用证付款。乙公司付款后，凭提单却没有提到货物。经查是因甲提交给银行的提单中，在收货人一栏中填写出了不符合提单填写要求的问题。

问：请你判断收货人一栏的填写错误可能是如下哪种情况？是甲公司名称？是乙公司名称？还是凭甲公司指示？或者是凭乙公司指示？

答：可能填写了甲公司的名称。因为这属于记名提单，也称不可转让提单，即提明特定人收货，不可转让。因此，在提单收货人一栏中如果填写了甲公司提货，买主乙公司就无法提取货物。至于其他情形，买主乙公司均可提到货物，直接填写乙公司是收货人或凭乙公司指示毫无疑问，填写凭甲公司指示，甲只需背书转让给乙公司，乙就可提取货物，因为这属指示提单，可背书转让。

16. 太子号于1990年3月1日在汉堡港交付承租人使用，1991年3月5日在中国上海港还给船舶所有人。租用时间超过了租船合同规定的10个月租用期。由于市场租金率上涨，船舶所有人要求承租人按本应还船时的市场租金率支付超期租船期间的租金。

问：根据我国海商法的规定，此案中，超期还船租金应按什么计算？是按1991年1月1日租用期届满时的市场租金率计算？是按1990年12月15日，该轮上个航次结束时的市场租金率计算？还是按合同规定的租金率计算？或者是按1991年3月5日还船时的市场租金率计算？

答：本案属于定期租船合同。根据我国《海商法》第143条规定，“经合理计算，完成最后航次的日期约为合同约定的还船日期，但可能超过合同约定的还船日期的，承租人有权超期用船以完成该航次。超期期间，承租人应当按照合同约定的租金率支付租金，市场的租金率高于合同约定的租金率的，承租人应当按照市场租金率支付租金。”因此本案中，承租人超期用船应当赔偿船舶所有人的损失，超期还船期间的租金率应当按1991年1月1日租用期届满时的市场租金率计算。

17. 我国万利嘉企业有限责任公司，从加拿大进口一批新闻纸，300箱，海运。在运输途中，由于船内油管破裂部分燃油漏出，污染新闻纸。2004年7月18日青岛港卸货，发现损失100箱。货物投保了水渍险。2006年9月25日请求保险公司赔偿。保险公司拒绝赔偿。

问：是否合理？为什么？

答：保险公司拒绝赔偿有理：1. 平安险承保被保险货物由于：（1）恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成的整批货物的全损；（2）运输工具搁浅触礁、沉没、互撞以及失火、爆炸等意外事故造成的货物全部或部分损失；（3）运输工具在发生上述意外事故前后又在海上遭受恶劣气候等自然灾害造成的部分损失；（4）装卸时，一件或数件货物落海造成的全部或部分损失；（5）被保险人为抢救货物支出的合理费用等。水渍险除承保平安险的各项责任外，还负责被保险货物由于恶劣气候等自然灾害造成的部分损失。该损失不在保险范围之内。2. 超过索赔期限。索赔期限为从被保险货物在最后卸载地全部卸离运输工具后起算，最多不超过2年。

18. 货轮从天津驶往马来西亚，行至途中货舱起火，由于火势太猛，逐步蔓延至机舱。船长发现一般灭火器材已经不起作用，决定往舱中灌海水。火终于扑灭，但是机舱受损，无法继续航行。于是靠岸修理。事后查明损失有：完全烧毁货物 2000 箱，由于灌水灭火受损货物 800 箱，前甲板和主机被烧坏，额外支出拖船费用、额外燃料费、增加的有关人员工资。

问：1. 什么是共同海损和单独海损？2. 本案中哪些损失是单独海损？

答：1. 共同海损指海上运输中，船舶、货物遭到共同危险，船长为了共同安全，有意和合理地作出特别牺牲或支出的特别费用。单独海损是指货物因承保风险引起的不属于共同海损的部分损失。2. 完全烧毁的 2000 箱货物、被烧坏的前甲板和主机是单独海损。其余损失为共同海损。

19. 我国佳丽彤有限责任公司与某国赫尔利有限责任公司于 2003 年 10 月 20 日签订购买 500 吨棉花的 GFR 合同。佳丽彤有限责任公司开出信用证规定，装船期限为 2004 年 2 月 1 日至 2 月 15 日。由于赫尔利有限责任公司租来运货的“白马王子号”在开往某外国港口途中遇到飓风，结果装货至 2004 年 2 月 20 日才完成。承运人在取得赫尔利有限责任公司出具的保函的情况下签发了与信用证条款一致的提单。“白马王子号”于 2 月 21 日驶离装运港。佳丽彤有限责任公司为这批货物投保了水渍险。2004 年 2 月 28 日“白马王子号”途经达达尼尔海峡时起火，造成部分棉花烧毁。船长在命令救火过程中又造成部分棉花湿毁。由于船在装货港口的延迟，使该船到达目的地时赶上了棉花价格下跌，佳丽彤有限责任公司在出售余下的棉花时价格不得不大幅度下降，给佳丽彤有限责任公司造成很大损失。

问：1. 途中烧毁的棉花损失属于什么损失，应由谁承担？为什么？2. 佳丽彤有限责任公司可否向承运人追偿由于棉花价格下跌造成的损失？为什么？

答：1. 被烧毁的棉花属于单独海损，应由保险公司赔偿。因为买方已为该批货物投保了水渍险。湿毁部分属共同海损。2. 可以向承运人追偿由于棉花价格下跌造成的损失。因为承运人有倒签提单行为。卖方未在信用证规定的装运日期之前或当日完成装运，而承运人未如实注明。（关于保函，《海牙规则》不承认托运人和承运人之间的保函，但《汉堡规则》将其合法化，规定托运人为取得清洁提单向承运人出具承担赔偿责任的保函在托运人和承运人之间有效，但对提单受让人包括任何收货人在内的第三方无效。在发生欺诈的情况下，承运人承担赔偿责任，且不能享受公约规定的责任限制利益。在本案中，如依据《汉堡规则》，该保函基于托运人和承运人双方真实的意思表示，对双方有效，承运人在赔偿买方损失后可以向托运人即卖方追偿。但我国的《海商法》对保函并没有明确承认。）

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。

如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/585134044232011241>