# 试析国际贸易中的风险转移问题研究

来源：网络 作者：心如止水 更新时间：2024-08-23

*论文关键词：风险转移交货时间CIF 论文摘要：国际贸易实务中货物的风险的时间如何界定，这直接关系到买卖双方承担风险的责任和利益。本文参考了部分资料，试图研究风险转移理论的发展，时间的界定以及各种贸易术语下风险具体的转移划分和利弊分析 一、...*

论文关键词：风险转移交货时间CIF

论文摘要：国际贸易实务中货物的风险的时间如何界定，这直接关系到买卖双方承担风险的责任和利益。本文参考了部分资料，试图研究风险转移理论的发展，时间的界定以及各种贸易术语下风险具体的转移划分和利弊分析

一、问题的提出在

国际贸易实务中，贸易的货物要通过运输工具从卖方转移到买方。在货物安全完整地交至买方前，中间要经过时空的重大转换在这个过程中，货物常常由于自然灾害、意外事故、人为因素等遭受难以避免或弥补的损害，这种由于不确定性给买卖双方造成损失的因素就称风险。风险在卖方尚未将货物交付承运人或买方前、在运输途中及买方在收到货物后等各种情况下都可能发生。风险的时间如何计算，货损的责任由谁来承担，切实关系到买卖双方当事人的切身利益，也因此而成为国际货物买卖中一个复杂而重要的问题，即风险转移问题。

二、风险转移的三个原则

在国际贸易发展的过程中，关于货物风险转移的时间的问题，各国经过了长期的争论，在实践中先后大致经历了三个阶段。

1、合同订立时转移。合同一经订立，即使未付款也未交货．风险即发生转移，货损责任从卖方转移到买方。这种规定大多忽略了对买方的权益保护。当合同订立时，货物仍存卖方手中，风险就已转给买方，这容易造成卖方怠于保管货物的结果，给买方带来损失。所以这种风险转移的原则并不被接受

2、风险随货物所有权的转移发生转移，即在货物所有权转移至买方前，货物的风险由卖方承担，但所有权一旦转移给买方，不论货物是否已经交付，其风险即由买方承担当货物所有权因买卖合同而发生转移时，风险自然也应随之转移。它在过去是可行的，但是在现在的国际贸易中，独立承运人用先进运输方式运送货物，货物所有权的转移往往以海运提单的转移为标志，这种所有权的转移实际上是一种名义上的转移，标的物仍在卖方的控制、占有之下。这样就容易出现货物的所有权与占有权相分离。按照物主承担风险的原则，风险应由卖方承担，但这明显不公平，因为货物已不在卖方的占有、控制下，很难对其实施保护、管理，以避免风险损失。因此，风险随所有权的转移也不适应当代国际贸易的迅速发展。

3、交货时转移，即以货物的交付时间来决定风险转移的时间，这就把所有权转移问题同风险转移问题区别开来。实务中应以具体交货时间来确定风险转移的时间，而不论所有权是否已经转移。在这一原则下，风险的转移是从保管货物免遭损害的角度来确定的，货物在谁手里，谁就更容易保护货物。以交货时间来确定风险转移的时间，而不论所有权是否已经转移，具有科学性和公平性。因此，这一原则在国际贸易中得到普遍推崇。我国采取的是以交货时间确定风险转移这一原则。

在这一风险转移原则下，卖方交货方式及交货任务的完成是货物风险转移的关键。下面我将详细讨论各种贸易术语下的风险转移。

三、各种贸易术语的风险转

移《INCOTERMS2000》的13种贸易术语中，E组的交货时间是工厂交货，是卖方承担责任最小的术语。EXW(工厂交货)是指买方在其所在地或其他指定地点(即工厂、工场或仓库等)将尚未出口清关且未装载于任何提货车辆的货物置于买方或其代理人支配时，完成交货义务，风险由此转移到买方。卖方承担货物灭失或损坏的一切风险，直到货物已置于买方支配下为止。在此术语下，如果卖方以通知或合同规定确定了买方交货和买方接受货物的确切日期或交货期限，而买方在该日期或期限内没有接受货物，风险自该日期、期限届满时起转移至买方。

与E组相比，D组贸易术语下，卖方承担的责任最大。货物在边境指定地点(DAF)、日的港船(DES)、日的港码头(DEQ)或指定目的地(DDU，DDP)交买方接管，风险的转移也随着货物的交接而转移。

F组、C组的术语是指卖方须将货物交至承运人，签订运输合同。差别在于F组的是交给买方指定的承运人，丽C组是交给卖方指定的承运人。这承运人应该是由买方委托的。如果卖方用自己的运输工具运送货物或昔卖方雇用车船代为运送，都不能将货物的风险转移给买方。卖方用自己的运输工具运送货物，则以双重身份出现，既是卖方，又是承运人，运输途中出现的损失很可能由于卖方的不慎所至，而将这种风险转嫁给买方是不合理的。

在国际贸易中经常采用的FOB、CFR、CW术语中，它们的风险转移点是相同的，都是以货物越过装运港指定船只的船舷为界。货物一旦越过船弦，此后发生的一一切风险损失都由买方承担，无论货船停靠在码头上、在运输途中、还是在到达买方目的地后。在这三种贸易术语下，按照《国际贸易术语解释通则》中的规定，货物的交货时间和风险转移时间有着细微的差别。货物的交付标志是货物装载上船，这与货物风险的转移一越过船舷有着稍微的不一致。

装上船与越过船舷两者的含义是不同的。如果是以船舷作为风险划分界线，货物在装运过程中跌落受损，但是跌落的方向不是在码头、驳船或海中，而是跌落在船的甲板上或船舱里，那么，卖方就可以免除不交货的责任，因为货物已经越过船舷，风险责任归买方承担。如果以装船作为风险划分的界线，则相同的情况下卖方就要承担不交货的法律责任，要对买方因此而遭受的损失负责赔偿所以，在贸易实务中，买卖双方应该就这点做出明确的规定，规定风险从货物装上船时起转移至买方，或者规定卖方必须确定将货物装上船舶，承担的风险延伸到货物装上船舶为止，而不仅仅是越过船舷，以免日后为此发生纠纷。

风险随交货时间转移这一原则很好地适应了国际贸易的发展，得到世界各国的普遍采用但是它也有一些缺陷。例如在FOB条件下，买方负责委托承运人到卖方货物所在地或港取货，卖方将货物在该港交给承运人控制、管理。但货物的风险并非就由承运人来直接承担，而是在货物于指定装运港越过船舷之时由买方本人承担。从理论上讲，买方委托的承运人就是买方的代理人，卖方将货物交给承运人也就等于交给了买方本人。于是我们将会提出这样的问题：当卖方不持有提单，而且货物不再处于卖方实际的或法律的控制之下时，就把风险责任归于买方，这是否真正公平?实际的情况是，货物一旦装运，其就脱离了卖方的控制(归于承运人控制下)，但是这些货物也未为买方所实际支配、占有。结果只能是：将风险转移于买方无疑是使卖方处于更有利的地位。

四、小结

风险的转移是构成贸易术语和合同的重要条款明确了风险的划分，对当事人的利益保护、贸易纠纷的防避以及国际贸易交易环境的维护等各方面都有着重要的促进作用。虽然风险随交货时间转移成为大多数国家的选择标准，但是在实务中，当事人是可以通过协商而自由规定的。由此，买卖双方当事人在签订合同时最好能就此问题做出协商，以避免事后发生争议。

本文档由028GTXX.CN范文网提供，海量范文请访问 https://www.028gtxx.cn