

精通外贸业务知识全攻略

出口货物流程

为使您的产品顺利出口，我们将贸易出口货物的基本流程介绍给您，以使您对产品出口程序做到心中有数、万无一失。

出口货物流程主要包括：报价、订货、付款方式、备货、包装、通关手续、装船、运输保险、提单、结汇。

一、报价

在国际贸易中一般是由产品的询价、报价作为贸易的开始。其中，对于出口产品的报价主要包括：产品的质量等级、产品的规格型号、产品是否有特殊包装要求、所购产品量的多少、交货期的要求、产品的运输方式、产品的材质等内容。

比较常用的报价有：FOB"船上交货"、CNF"成本加运费"、CIF"成本、保险费加运费"等形式。

二、订货（签约）

贸易双方就报价达成意向后，买方企业正式订货并就一些相关事项与卖方企业进行协商，双方协商认可后，需要签订《购货合同》。在签订《购货合同》过程中，主要对商品名称、规格型号、数量、价格、包装、产地、装运期、付款条件、结算方式、索赔、仲裁等内容进行商谈，并将商谈后达成的协议写入《购货合同》。这标志着出口业务的正式开始。通常情况下，签订购货合同一式两份由双方盖本公司公章生效，双方各保存一份。

三、付款方式

比较常用的国际付款方式有三种，即信用证付款方式、TT 付款方式和直接付款方式。1、信用证付款方式

信用证分为光票信用证和跟单信用证两类。跟单信用证是指附有指定单据的信用证，不附任何单据的信用证称光票信用证。简单地说，信用证是保证出口商收回货款的保证文件。请注意，出口货物的装运期限应在信用证的有效期限内进行，信用证交单期限必须不迟于信用证的有效日期内提交。

国际贸易中以信用证为付款方式的居多，信用证的开证日期应当明确、清楚、完整。中国的几家国有商业银行，如中国银行、中国建设银行、中国农业银行、中国工商银行等，都能够对外开立信用证（这几家主要银行的开证手续费都是开证金额的 1.5%）。

2、TT 付款方式

TT 付款方式是以外汇现金方式结算，由您的客户将款项汇至贵公司指定的外汇银行账号内，可以要求货到后一定期限内汇款。

3、直接付款方式

是指买卖双方直接交货付款。

四、备货

备货在整个贸易流程中，起到举足轻重的重要地位，须按照合同逐一落实。备货的主要核对内容如下：

- 1、货物品质、规格，应按合同的要求核实。
- 2、货物数量：保证满足合同或信用证对数量的要求。
- 3、备货时间：应根据信用证规定，结合船期安排，以利于船货衔接。

五、包装

您可以根据货物的不同，来选择包装形式（如：纸箱、木箱、编织袋等）。不同的包装形式其包装要求也有所不同。

- 1、一般出口包装标准：根据贸易出口通用的标准进行包装。
- 2、特殊出口包装标准：根据客户的特殊要求进行出口货物包装。
- 3、货物的包装和唛头（运输标志）：应进行认真检查核实，使之符合信用证的规定。

六、通关手续

通关手续极为烦琐又极其重要，如不能顺利通关则无法完成交易。

- 1、属法定检验的出口商品须办出口商品检验证书。

目前我国进出口商品检验工作主要有四个环节：

○接受报验：报验是指对外贸易关系人向商检机构报请检验。

○抽样：商检机构接受报验之后，及时派员赴货物堆存地点进行现场检验、鉴定。

○检验：商检机构接受报验之后，认真研究申报的检验项目，确定检验内容。并仔细审核合同（信用证）对品质、规格、包装的规定，弄清检验的依据，确定检验标准、方法。（检验方法有抽样检验，仪器分析检验；物理检验；感官检验；微生物检验等）

○签发证书：在出口方面，凡列入《种类表》内的出口商品，经商检机构检验合格后，签发放行单（或在“出口货物报关单”上加盖放行章，以代替放行单）。

- 2、须由专业持有报关证人员，持箱单、发票、报关委托书、出口结汇核销单、出口货物合同副本、出口商品检验证书等文本去海关办理通关手续。

○箱单是由出口商提供的出口产品装箱明细。

○发票是由出口商提供的出口产品证明。

○报关委托书是没有报关能力的单位或个人委托报关代理行来报关的证明书。

○出口核销单由出口单位到外汇局申领，指有出口能力的单位取得出口退税的一种单据。

○商检证书是经过出入境检验检疫部门或其指定的检验机构检验合格后而得到的，是各种进出口商品检验证书、鉴定证书和其他证明书的统称。是对外贸易有关各方履行契约义务、处理索赔争、议和仲裁、诉讼举证，具有法律依据的有效证件，同时也是海关验放、征收关税和优惠减免关税的必要证明。

七、装船

在货物装船过程中,您可以根据货物的多少来决定装船方式,并根据《购货合同》所定的险种来进行投保。可选择:

1、整装集装箱

集装箱(又称货柜)的种类:

(1)按规格尺寸分:目前,国际上通常使用的干货柜(DRYCONTAINER)有:

外尺寸为 20 英尺 X8 英尺 X8 英尺 6 吋,简称 20 尺货柜;

40 英尺 X8 英尺 X8 英尺 6 吋,简称 40 尺货柜; 及近年较多使用的 40 英尺 X8 英尺 X9 英尺 6 吋,简称 40 尺高柜。

20 尺柜:内容积为 5.69 米 X2.13 米 X2.18 米,配货毛重一般为 17.5 吨,体积为 24-26 立方米。

40 尺柜:内容积为 11.8 米 X2.13 米 X2.18 米,配货毛重一般为 22 吨,体积为 54 立方米。

40 尺高柜:内容积为 11.8 米 X2.13 米 X2.72 米。配货毛重一般为 22 吨,体积为 68 立方米。

45 尺高柜:内容积为:13.58 米 X2.34 米 X2.71 米,配货毛重一般为 29 吨,体积为 86 立方米。

20 尺开顶柜:内容积为 5.89 米 X2.32 米 X2.31 米,配货毛重 20 吨,体积 31.5 立方米。

40 尺开顶柜:内容积为 12.01 米 X2.33 米 X2.15 米,配货毛重 30.4 吨,体积 65 立方米。

20 尺平底货柜:内容积 5.85 米 X2.23 米 X2.15 米,配货毛重 23 吨,体积 28 立方米。

40 尺平底货柜:内容积 12.05 米 X2.12 米 X1.96 米,配货毛重 36 吨,体积 50 立方米。

(2)按制箱材料分:有铝合金集装箱,钢板集装箱,纤维板集装箱,玻璃钢集装箱。

(3)按用途分:有干集装箱;冷冻集装箱(REEFER CONTAINER);挂衣集装箱(DRESS HANGER CONTAINER);开顶集装箱(OPENTOP CONTAINER);框架集装箱(FLAT RACK CONTAINER);罐式集装箱(TANK CONTAINER)。

2、拼装集装箱

拼装集装箱,一般按出口货物的体积货重量计算运费。

八、运输保险

通常双方在签定《购货合同》中已事先约定运输保险的相关事项。常见的保险有海洋货物运输保险、陆空邮货运输保险等。其中,海洋运输货物保险条款所承保的险别,分为基本险别和附加险别两类:

(1) 基本险别有平安险(Free from Particular Average-F.P.A)、水渍险(With Average or With Particular Average-W.A or W.P.A)和一切险(All Risk-A.R.)三种。平安险的责任范围包括:由于海上自然灾害引起的货物全损;货物在装卸和转船过程中的整体灭失;由于共同海损引起的牺牲、分担和救助费用;由于运输船只触礁、搁浅、沉没、碰撞、水灾、爆炸引起的货物全损和部分损失。水渍险是海洋运输保险的基本险之一。按中国人民保险公司的保险条款,其责任范围除了承担平安险所列各项风险外,还承担恶劣气候、雷电、海啸、洪水等自然灾害的风险。一切险的承保责任范围相当于水渍险和一般附加险的总和。

(2) 附加险别。附加险别有一般附加险和特别附加险两种类型。一般附加险有偷窃提货不着险、淡水雨淋险、

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系版权所有人。

抽窃短量险、渗漏险、破损破碎险、钩损险、混杂沾污险、包装破裂险、霉变险、受潮受热险、串味险等。特别附加险有战争险、罢工险等。

九、提单

提单是出口商办理完出口通关手续、海关放行后，由外运公司签出、供进口商提货、结汇所用单据。

所签提单根据信用证所提要求份数签发，一般是三份。出口商留二份，办理退税等业务，一份寄给进口商用来办理提货等手续。

进行海运货物时，进口商必须持正本提单、箱单、发票来提取货物。(须由出口商将正本提单、箱单、发票寄给进口商。)

若是空运货物，则可直接用提单、箱单、发票的传真件来提取货物。

十、结汇

出口货物装出之后，进出口公司即应按照信用证的规定，正确缮制(箱单、发票、提单、出口产地证明、出口结汇)等单据。在信用证规定的交单有效期内，递交银行办理议付结汇手续。

除采用信用证结汇外，其它付款的汇款方式一般有电汇(TELEGRAPHIC TRANSFER(T/T))、票汇(DEMAND DRAFT(D/D))、信汇(MAIL TRANSFER(M/T))等方式，由于电子化的高速发展，现在汇款主要使用电汇方式。(在中国，企业出口享有出口退税优惠政策)

*** **常用出口单据和凭证*** **

(一) 汇票 (Draft: Bill of Exchange)

它是由一人向另一人签发的要求在见票时或在指定的或可以确定的将来时间向特定的人或其持票人无条件支持一定金额的书面命令。

国际贸易中的货款结算，绝大多数使用跟单汇票(即附有提单等货运单据的汇票)。

在缮制汇票时应注意以下几个问题：

- (1) 必须列明出标根据，在信用证收付方式下，须说明是根据哪家银行在何日开立的哪一份信用证出具的。
- (2) 在信用证方式下，应按信用证的规定填写付款人；在托收方式时，付款人的名称一般应为进口方。
- (3) 信用证方式下的汇票收款人通常为议付行；托收方式下的收款人应为托收行。
- (4) 汇票一般开具一式两份，两份具有同等效力，任何一份付讫，另一份自动失效。

(二) 提单 (Bill of Lading, B/L)

它是由船长或船公司或其代理人签发的、证明已收到特定货物，允诺将货物运至特定目的地，并交付给收货人

的凭证。提单是代表货物所有权的凭证，因而也是卖方提供的各项单据中最重要的一种，所以在制作提单时须注意提单的各项内容(如提单的种类、收货人、货物的名称和件数、目的港、有关收取运费的记载、提单的份数等)一定要与信用证相符。

在我国出口业务中、国外来证通常要求提供"全套清洁已装船作成凭指示和空白背书的提单"。对此要求，当货物装船时应十分注意，如果大副收据上有"货物受损"或"包装不良"等批注，凭此换取的提单中，也将均有同样的批注，即成为"不清洁提单"，而银行一般都不接受"不清洁提单"。提单一般是一式两份，在托运人要求下，也可签发三份或更多份。份正本提单具有相同效力，但是只要凭其中一份提了货，其余各份即失效。需要注意的是，倒签提单和预借单中是托运人和承运人串通弄虚作假的行为，一旦暴露，后果严重。我国出口贸易中应避免这些做法。

(三)保险单(Insurance Policy)和保险凭证(Insurance Certificate)

它们是保险人(即保险公司)与被保险人(即投保人，一般为进出口商)之间订立的保险合同，当被保险货物遭受保险合同责任范围内的损失时，它们是被保险人索赔、保险人理赔的依据。

保险单(俗称"大保单")，是一种正规的保险合同，它一般包括下列内容：被保险人的名称，被保险货物的名称、数量或重量、唛头、运输工具的种类和名称，承保险别，起讫地点，保险期限和保险金额，还列有保险人的责任范围以及保险人与被保险人各自的权利、义务等方面的详细条款。

保险凭证(俗称"小保单")，是一种简化的保险合同，除对保险人和被保险人的权利、义务等方面的详细条款不予载明外，其余的内容与保险单相同，并且与保险单有同等的效力。但在实际业务中，我国保险公司大都签发保险单，较少使用保险凭证。

(四)商业发票(Commercial Invoice)

简称发票。它是出口企业开立的凭此向买方收款的发货价目清单，是供买卖双方凭此发货、收货、记帐、收付货款和报关纳税的依据。发票并无统一格式，但其内容大致相同，主要包括：发票编号、开立日期、有关出口合同号码、信用证号码、收货人名称地址、运输标志以及商品的名称、规格、数量、包装方法、单价、总值和装运地、目的地等。发票内容必须符合买卖合同规定，在采用信用证付款方式时，则应与信用证的规定严格相符，绝不能有丝毫差异。另外，发票必须有发货人的正式签字方为有效。

(五)产地证明书(Certificate of Origin)

它是一种证明货物原产地或制造地的证件，主要用途是提供给进口国海关凭此确定货物的生产国别，从而核定进口货物应征收的税率，有的国家限制从某些国家或地区进口货物，也要求以产地证明书来证明货物的来源。产地证明书一般由出口地公证行或工商团体签发。在我国，它由进出口商品检验局或中国国际贸易促进委员会签发。

(六)检验证书(Certificate of Inspection)

各种检验证书是分别用以证明货物的品质、数量、重量或卫生条件。在我国，这类证明一般由中国进出口商品检验局出具，如合同或信用证无特别规定，也可区分不同情况，由进出口公司或生产企业出具，但应注意证书的名称及所列项目或检验结果，应与合同及信用证规定相同。

(七)包装单(Packing List)和重量单(Weight Memo)

包装单和重量单是商业发票的补充单据。包装单主要用于工业品，对每件包装内的货物名称、规格、花色等逐一作详细说明，以便进口地的海关检验和进口商核对。重量单多用于以重量计价的初级产品，载明每件商品的重量，有的还分别列明每件商品毛重、净重，其作用与包装单相同。

(八)普惠制单据(Generalized System of Preferences, G. S. P.)

普惠制是工业发达国家对来自发展中国家的某些产品，特别是工业制成品和半制成品给予的一种普遍的关税减免优惠制度。目前，已有日本、加拿大、澳大利亚、新西兰和欧共体成员国等 19 个国家给予我国普惠制待遇，向这些国家出口货物，须提供普惠制单据，作为进口国海关减免关税的依据。

国际贸易合同的商定和履行

交易磋商是买卖双方为买卖商品，对交易的各项条件进行协商以达成交易的过程，通常称为谈判。在国际贸易中，这是一个十分重要的环节。因为交易磋商是签订合同的基础，没有交易磋商就没有买卖合同。交易磋商工作的好坏，直接影响到合同的签订及以后的履行，关系到双方的经济利益，必须认真做好这项工作。

交易磋商的程序可概括为四个环节：询盘、发盘、还盘和接受。其中发盘和接受是必不可少的两个基本环节。

一、询盘

指交易的一方准备购买或出售某种商品，向对方询问买卖该商品的有关交易条件。询盘的内容可涉及：价格、规格、品质、数量、包装、装运以及索取样品等，而多数只是询问价格。所以，业务上常把询盘称作询价。

在国际贸易业务中，有时一方发出的询盘表达了与对方进行交易的愿望，希望对方接到询盘后及时发出有效的发盘，以便考虑接受与否。也有的询盘只是想探询一下市价，询问的对象也不限于一人，发出询盘的一方希望对方开出估价单。这种估价单不具备发盘的条件，所报出的价格也仅供参考。

二、发盘

在国际贸易实务中，发盘也称报盘、发价、报价。法律上称之为“要约”。发盘可以是应对方询盘的要求发出，也可以是在没有询盘的情况下，直接向对方发出。发盘一般是由卖方发出的，但也可以由买方发出，业务称其为“递盘”。

1. 发盘的定义及具备的条件。

根据《联合国国际货物销售合同公约》（后面简称公约）第 14 条“向一个或一个以上特定的人提出的订立合同的建议，如果十分确定并且表明发盘人在得到接受时随约束的意旨，即构成发盘。一个建议如果写明货物并且明示或暗示地规定数量和价格或规定如何确定数量和价格，即为十分确定”。对于这个宣言，可以看出一个发盘的构成必须具备下列四个条件：

(1) 向一个或一个以上的特写人提出：发盘必须指定可以表示接受的受盘人。受盘人可以是一个，也可以指定多个。不指定受盘人的发盘，仅应视为发盘的邀请，或称邀请做出发盘。(2) 表明订立合同的意思：发盘必须表明严肃的订约意思，即发盘应该表明发盘人在得到接受时，将按发盘条件承担与受盘人订立合同的法律义务。这种意思可以用“发盘”“递盘”等术语加以表明，也可不使用上述或类似上述术语和语句，而按照当时谈判情形，或当事人之间以往的业务交往情况或双方已经确立的习惯做法来确定。

(3) 发盘内容必须十分确定：发盘内容的确定性体现在发盘中的列的条件是否是完整的、明确的和终局的。(4) 送达受盘人。发盘于送达受盘人时生效。

上述四个条件，是《公约》对发盘的基本要求，也可称为构成发盘的四个要素。

2. 发盘的撤回和撤销

《公约》第 15 条对发盘生效时间作了明确规定：“发盘在送达受盘人时生效”。那么，发盘在未被送达受盘人之前，如发盘人改变主意，或情况发生变化，这就必然会产生发盘的撤回和撤销的问题在法律上，“撤回”和“撤销”属于两个不

同的概念。撤回是指在发盘尚未生效,发盘人采取行动、阻止它的生效。而撤消是指发盘已生效后,发盘人以一定方式解除发盘的效力。

《公约》第 15 条第 2 款规定:“一项发盘,即使是不可撤销的,也可以撤回,如果撤回的通知在发盘到达受盘人之前或同时到达受盘人”。

根据《公约》的规定,发盘可以撤销,其条件是:发盘人撤销的通知必须在受盘人发出接受通知之前传达到受盘人。但是,在下列情况下,发盘不能再撤销:

(1) 发盘中注明了有效期,或以其他方式表示发盘是不可撤销的。

(2) 受盘人有理由信赖该发盘是不可撤销的,并且已本着对该发盘的信赖行事。

这一款规定了不可撤销的两种情况:一、是发盘人规定了有效期,即在有效期内不能撤销。如果没有规定有效期,但以其它方式表示发盘不可撤销,如在发盘中使用了“不可撤销”字样,那么在合理时间内也不能撤销。二、是受盘人有理由信赖该发盘是不可撤销的,并采取了一定的行动。

关于发盘失效问题,[公约]第 17 条规定:“一项发盘,即使是不可撤销的,于拒绝通知送达发盘人时终止。”这就是说,当受盘人不接受发盘的内容,并将拒绝的通知送到发盘人手中时,原发盘就失去效力,发盘人不再受其约束。

此外,在贸易实务中还有以下三种情况造成发盘的失效:

(1) 发盘人在受盘人接受之前撤销该发盘。

(2) 发盘中规定的有效期届满。

(3) 其它方面的问题造成发盘失效。这包括政府发布禁令或限制措施造成发盘失效。另外还包括发盘人死亡、法人破产等特殊情况。

三、还盘

受盘人在接到发盘后,不能完全同意发盘的内容,为了进一步磋商交易,对发盘提出修改意见,用口头或书面形式表示出来,就构成还盘。

还盘的形式可有不同,有的明确使用“还盘”字样,有的则不使用,在内容中表示出对发盘的修改也构成还盘。

还盘是对发盘的拒绝。还盘一经做出,原发盘即失去效力,发盘人不再受其约束。

四、接受

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系版权所有人。

所谓接受,就是交易的一方在接到对方的发盘或还盘后,以声明或行为向对方表示同意。法律上将接受称作承诺。接受和发盘一样,既属于商业行为,也属于法律行为。对有关接受,问题在[公约]中也作了较明确的规定。

根据[公约]的解释,构成有效的接受要具备以下 4 个条件:

1. 接受必须是由受盘人做出其他人对发盘表示同意,不能构成接受。这一条件与发盘的第一个条件是相呼应的。发盘必须向特定的人发出,即表示发盘人愿意按发盘的条件与受盘人订立合同,但并不表示他愿意按这些条件与任何人订立合同。因此,接受也只能由受盘人做出,才具有效力。
2. 受盘人表示接受,要采取声明的方式即以口头或书面的声明向发盘人明确表示出来。另外,还可以用行为表示接受。
3. 接受的内容要与发盘的内容相符,就是说,接受应是无条件的。但在业务中,常有这种情况,受盘人在答复中使用了接受的字眼,但以对发盘的内容作了增加、限制或修改这在法律上称为有条件的接受,不能成为有效的接受,而属于还盘。
4. 接受的通知要在发盘的有效期内送达发盘人才能生效发盘中通常都规定有效期。这一期限有双重意义:一方面它约束发盘人,使发盘人承担义务,在有效期内不能任意撤消或修改发盘的内容,过期则不再受其约束;另一方面,发盘人规定有效期,也是约束受盘人,只有在有效期内做出接受,才有法律效力。

在国际贸易中,由于各种原因,导致受盘的接受通知有时晚于发盘人规定的有效期送达,这在法律上称为“迟到的接受”。对于这种迟到的接受,发盘人不受其约束,不具法律效力。但也有例外的情况。[公约]第 21 条规定过期的接受在下列两种情况下仍具有效力:

1. 如果发盘人毫不迟延地用口头或书面的形式将此种意思通知受盘人。
2. 如果载有逾期接受的信件或其它书面文件表明,它在传递正常的情况下是能够及时送达发盘人的,那么这项逾期接受仍具有接受的效力,除非发盘人毫不迟延地用口头或书面方式通知受盘人,他认为发盘已经失效。

五、签订合同

经过交易磋商,一方的发盘或还盘被对方有效地接受后,就算达成了交易,双方之间就建立了合同关系。在业务中,一般还要用书面形式将双方的权力、义务明文规定下来,便于执行,这就是所谓签订合同。

书面合同的作用一般可归纳为以下 3 点:

1. 作为合同成立的证据
2. 作为履行合同的依据
3. 有时作为合同生效的条件

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系原版权所有人。

书面合同的内容, 可分为 3 部分:

约首: 包括合同名称, 订约双方当事人的名称地址。有的合同还用序言形式说明订约意图并放在约首。 (1) 本文: 是合同的中心部分, 具体列明交易的条件、条款, 规定双方当事人的权利和义务。

(2) 约尾: 说明合同的份数, 使用的方案以及效力, 订约时间, 地点, 以及生效时间。

六、合同的履行

买卖双方经过交易磋商、达成协议后要签订书面合同, 作为约束双方权利和义务的依据。在国际贸易中, 买卖合同一经依法有效成立, 有关当事人必须履行合同规定的义务。所以, 履行合同是当事人双方共同的责任。

1. 出口合同的履行

在出口合同的履行过程中包括备货、催证、审证、改证、租船订舱、报关、报验、保险、装船和制单结汇等多种环节。其中又以货 (备货)、证 (催证、审证、改证)、船 (租船订舱)、款 (制单结汇) 4 个环节最为重要。

备货

备货工作是指卖方根据出口合同的规定, 按时、按质、按量地准备好应交的货物, 并做好申请报验和领证工作。

(1) 备货

备货是进出口公司根据合同和信用证规定, 向生产加工及仓储部门下达联系单 (有些公司称其为加工通知单、或信用证分析单等) 要求有关部门按联系单的要求, 对应交的货物进行清点、加工整理、刷制运输标志以及办理申报检验和领证等工作。联系单是各个部门进行备货、出运、制单结汇的共同依据。在备货工作中, 应注意经下几问题:

- a. 货物的品质、规格, 应按合同的要求核实, 必要时应进行加工整理, 以保证货物的品质、规格与合同规定一致。
- b. 货物的数量: 应保证满足合同或信用证对数量的要求, 备货的数量应适当留有余地, 备作装运时可能发生的调换和适应舱容之用。
- c. 货物的包装和唛头 (运输标志): 应进行认真检查和核实, 使之符合信用证的规定, 并要做到对保护商品和适应运输的要求, 如发现包装不良或破坏, 应及时进行修或换装。标志应按合同规定的式样刷制。
- d. 备货时间: 应根据信用证规定, 结合船期安排, 以利于船货衔接。

(2) 报验

凡属国家规定,或合同规定必经中国进出口商品检验局检验出证的商品,在货物备齐后,应向商品检验局申请检验,只有取得商检局发给合格的检验证书,海关才准放行。凡经检验不合格的货物,一律不得出口。

申请报验的手续是,凡需要法定检验出口的货物,应填制“出口报验的申请单”,向商检局办理证件取验手续。“出口报验申请单”的内容一般包括:品名、规格、数量(或重量)、包装、产地等项。如需有外文译文时,应注意中,外文内容一致。“申请单”还应附上合同信用证副本等有关单据,供商检局检验和发证时参考。申请报验报验后,如出口公司发现“申请单”内容填写有误,或因国外进口人修改信用证以致货物规格有变动时,应提出更改申请,并填写“更改申请单”,说明更改事项和更改原因。

货物经检验合格,即由商检局发给检验证书,进出口公司应在检验证书规定的有效期内将货物出运。检验证书的有效期限,一般货物是从发证之日起两个月内有效;鲜果、鲜蛋类为两星期,植物检疫为3星期内有效;如超过有效期装运出口,应向商检局申请展期,并由商检局进行复验合格后才能出口。

催证、审证和改证

在履行以信用证付款的合同时,对信用证的掌握、管理和使用直接关系到我国对外政策的贯彻和收汇的安全。信用证的掌握、管理和使用主要包括催证、审证和改证等内容,这也是履行合同的一项重要工作。

(1) 催证

如果在出口合同中买卖双方约定采用信用证方式,买方应严格按照合同的规定按开立信用证,这是卖方履约的前提。但在实际业务中,有时国外进口商在市场发生变化或资金发生短缺的情况时,往往会拖延开证。对此,我们应催促对方迅速办理开证手续。特别是大宗商品交易或买方要求而特制的商品交易,更应结合备货情况及时进行催证。必要时,也可请我驻外机构或中国银行协助代为催证。

2) 审证

信用证是依据合同开立的,信用证内容应该是与合同条款一致的。但在实践中,由于种种因素,如工作的疏忽、电文传递的错误、贸易习惯的不同、市场行情的变化或进口商有意用开证的主动权加列有利于他方利益的条款等,往往会出现开立的信用证条款与合同规定不符。为确保收汇安全和合同顺利执行,防止导致经济上和政治上对我不应有的损失,我们应在国家对外政策的指导下,对不同国家、不同地区以及不同银行的来证,依据合同进行认真的核对与审查。一般来说,在审查国外来证时,应考虑下列四个方面:

- a. 政治上是否符合我国对外政策;
- b. 对安全及时收汇是否有保障;
- c. 对与我国贸易协定的国家的来证是否符合协定的规定;
- d. 来证的条款是否符合合同规定,证内所列条款,我方能否履行。

在实际业务中,银行和进出口公司共同承担审证任务。其中,银行着重审核开证行的政治背景、资信能力、付款责任和索汇路线等方面的内容,进出口公司则着重审核的内容一般应包括以下几个方面:

a. 政治性的审查：来证国家必须是与我国有经济往来的国家和地区，应拒绝接受与我国无往来关系的国家和地区的来证。来证各项内容应符合我国方针政策，不得有歧视性内容，否则应根据不同情况向开证行交涉。

b. 开证银行资信的审查：为了保证安全收汇，对开证行所在国家的政经济状况、开证行的资信、经营作风等必须进行审查，对于资信不佳的银行，应酌情采取适当措施。

c. 对信用证的性质与开证行付款责任的审查：来证应标明“不可撤销”的字样。同时要证内载有开证保证付款的文句。

对用些国家的来证，虽然注明有“不可撤销”的字样，但在证内对开证行付款责任方面加列“限制性”条款或“保留”条件的条款，受益人必须特主意。如来证注明“以领到进口许可证后通知时方能生效”，电报来证注明“另函详”等类似文句，应在接到上述生效通知书或信用证详细条款后方能生效。上述3点，也是银行审证的重点，进出口公司只作复核性审查。

d. 对信用证金额与货币的审查：信用证金额应以合同金额相一致。如合同订有溢短装条款，信用证金额应包括溢短部分的金额。信用证金额中单价与总值要填写正确，大、小写并用。来证所采用的货币应与合同规定相一致。如来自与我国订有支付协定的国家，使用货币应与支付协定规定相符。

e. 对商品的品质、规格、数量、包装等条款的审查：证中有关商品货名、规格、数量包装、单价等项内容必须和合同规定相符，特别是要注意有无另外的特殊条款，应结合合同内容认真研究，做出能否接受、或是否修改的决策。

f. 对信用证规定的装运期、有效期和到期地点的审查：装运期必须与合同规定一致，如国外来证晚，无法按期装运，应及时电请国外买方延展装期限。信用证有效期一般应与装运期有一定的合理间隔，以便在装运货物后有足够时间办理制单结汇工作。关于信用证的到期地点，通常要求在中国境内到期，如信用证将到期地点规定在国外，或国外银行的柜台等，我们不易掌握国外银行收到单据的确切日期，这不仅影响收汇时间，而且容易引纠纷，故一般不宜接受。

g. 对单据的审查：对于来证中要求提供的单据种类和份数及填制方法等，要进行仔细审核，如发现有不正常的规定，例如要求商业发票或产地证明须由国外第三者签证以及提单上的目的港后面加上指定码头等字样，都应慎重对待。

h. 对其他特殊条款的审查：在审证时，除对上述内容进行仔细审核外，有时信用证内加列许多特殊条款（SPECIAL CONDITION），如指定船籍、船龄等条款，或不准在某个港口转船等，一般不应轻易接受，但若对我无关紧要，尚且也可办到，则也可酌情灵活掌握。

(3) 改证

对信及证进行了全面细致的审核以后，如果发现问题，应区别问题的性质，分别同银行、动输、保险、商检等有关部门研究，做出恰当妥善的处理。凡是属于不符合我国对外贸易方针政策，影响合同执行和安全收汇的情况，我们必须要求国外客户通过开证行进行修改，并坚持在收到银行修改信用证通知书后才能对外发货，以免发生货物装出后而修改通知书未到的情况，造成我方工作上的被动和经济上的损失。

本外贸资料收集于互联网，仅供个人学习参考之用，如有其它任何商业用途，请联系原版权所有人。

在办理改证工作中,凡需要修改的各项内容,应做到一次向国外客户提出,尽量避免由于我们考虑不周而多次提出修改要求。否则,不仅增加双方的手续和费用,而且对外造成不良影响。其次,对不可撤销信用证中任何条款的修改,都必须在有关当事人全部同意后才能生效,这是各国银行公认的惯例。再次,对来证不符合规定的各种情况,还需做出具体分析,不一定坚持要求对方办理改证手续。只要来证内容不反政策原则并能保证我方安全迅速收汇,我们也可以灵活掌握。

总之,对国外来证的审核和修改,是保证顺利履行合同和安全迅速收汇的便要前提,我们必须给予足够的重视,认真作好审证工作。

租船、订舱和装运

各进出口公司在备货的同时,如系 C. I. F. 或 C. F. R. 合同,还必须做好租船订舱工作,办理报关、投保等手续。

(1) 租船订舱

在 C. I. F. 或 C. F. R. 条件下,租船订舱是卖方的主要职责之一。

如出口货物数量较大,需要整船载运的,则要对外办理租船手续;如出口货物数量不大,勿需整船装运的,可由外运公司代为洽订班轮或租订部分舱位运输。

租船订舱的简单程序为:

- a. 进出口公司委托外运公司办理托运手续,填写托运单 (shipping note), 亦称“订舱委托书”递送外运公司作为订舱依据。
- b. 外运公司收到托运单后,审核托运单,确定装运船舶后,将托运单的配舱回单退回,并将全套装货单 (shipping order) 交给进出口公司填写,然后由外运公司代表进出口公司作为托运人向外轮代理公司办同物托运手续。
- c. 货物经海关查验放行后,即由船长或大副签收“收货单”(又称大副收据, mate' receipt)。收货单的船公司签发给托运人的表明货物已装妥的临时收据。托运人凭收货单向外轮代理公司交付运费并换取正式提单。

(2) 报关

报关是指进出口货物装船出运前,向海关申报的手续。按照我国海关法规定:凡是进出国境的货物,必须经由设有海关的港口、车站、国际航空站出,并由货物所有人向海关申报,经过海关放行后,货物才可提取或者装船出口。

当前,我国的进出口公司在办理报关时,必须填写出口货物报关单,必要时还需提供出口合同副本、发票、装箱单或重量单,商品检验证书及其他有关证件,向海关申报出口。

(3) 投保

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系原版权所有人。

凡是按 C. I. F. 价格成交的出口合同, 卖方在装船前, 须及时中国人民保险公司办理投保手续, 填制投保单。出口商品的投保的续一般都是逐笔办理的。投保人在投保时应将货物名称、保额、运输路线、运输工具、开航日期、投保险别等一一列明。

由于我进出口公司同中国人民保险公司的业务量较大, 为简化手续, 一般不真写投保单, 而是利用出口货物明细单或货物出运分析单等替代投保单, 保险公司接受投保, 签发保险单或保险凭证。从以上出口合同履行的环节可以看出, 在出口合同履行过程中, 货、证、船的衔接是一项极其细致而复杂的工作。因此, 进出口公司为做好出口合同履行, 必须加强对出口合同的科学管理, 立起能反映出口合同执行情况的进程管理制度, 采取相应的全理措施, 做好“四排”、“三平衡”的工作。“四排”是买卖合同为对象, 根据进程卡片反映的情况, 其中包括信用证是否开到、货源能否落实, 进行分析排队。并归纳为四类: 即“有证有货、有证无货、无证有货、无证无货”通发现问题, 及时解决。“三平衡是指以信用证为对象, 根据信用证规定的货物装船期和信用的有效期无近, 结合货源和运输能力的具体情总部我, 分别轻重缓急, 力求做到证、货、船三方面的衔接和平衡。尽力避免交货期不准、拖延交货期或不交货等现象的产生。

制单结汇

出口货物装出之后, 进出口公司即应按照信用证的规定, 正确缮制各种单据。在信用证规定的交单有效期内, 递交银行办理议付结汇续。

我国出口结汇的办法有 3 种: 收妥结汇、押汇和定期结汇。

收妥结汇, 又称收妥付款, 是指议付行收到外贸公司的出口单据后, 经审查无误, 将单据寄交国外付款行索取货款, 待收到付款行将货款拨入议付行帐户的贷记通知书 (credit note) 时, 即按当日外汇牌价, 折成人民币给外贸公司。

押汇, 又称买单结汇, 是指议付行在审单无误情况下, 按信用证条款买入受益人 (外贸公司) 的汇票和单据, 从票面金额中扣除从议付日到估计收到票款之日的利息, 将余款按议付日外汇牌价折成人民币, 拨给外贸公司。议付行向受益人垫付资金买入跟单汇票后, 即成为汇票持有人, 可凭票向付款行索取票款。银行做出口押汇, 是为了对外贸公司供资金融通, 有利于外贸公司的资金周转。定期结汇, 是议付行根据向国外付款行索偿所需时间, 预先确定一个固定的结汇期限, 到期后主动将票款金额折成人民币拨交外贸公司。

对于结汇单据, 要求做到“正确、完整、及时、简明、整洁”。

索赔和理赔

在出口合同履行过程中, 如因国外买方未按合同规定履行义务, 致使我方遭受损失, 可根据不同对象、不同原因以及损失大小, 向对方提出索赔。在向国外提出索赔时, 要本着实事求是的精神, 尽可能通过友好协商的办法解决, 做到既要维护我方的正当权益, 又不影响双方的贸易关系。如果我方交货的品质、数量、包装不符合合同的规定, 在买方享有复验权的情况下, 国外客户即使已经支付货款, 我方仍可提出索赔。我们在处理索赔时, 应注意下列各点:

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

a. 要认真细致地审核国外买方提出的单证和出证机构的合法性。对其检验的标准和方法也都要一一核对,以防买方串通检验机构弄虚作假或国外的检验机构检验有误。

b. 要认真作好调查研究,弄清事实,分清责任。为此,必须会同生产部门和运输部门对商品品质、包装、储存、摆货、运输等方面进行周密调查,然后把单证材料和实际情况结合起来,进行分析研究,查清货物发生损失的环节、原因,并确定责任属于何方。如果属于船运公司或保险公司的责任范围,由船运公司或保险公司处理;如确实属于卖方的责任,我们就应实事求是地予以赔偿。对国外商人提出的不合理要求,我们必须根据可靠的资料,予以拒绝。

2. 进口合同的履行

履行进口合同的主要环节是:开立信用证、租船订舱和装运、保险、审单和付汇、报关和接货、验收和拨交、进口索赔

(1) 开立信用证

进口合同签订后,按照合同规定填写开立信用证申请书向中国银行办理开证手续。信用证的内容就与合同条款一致,例如品质规格、数量、价格、交货期、装货期、装运条件及装运单据等,应以合同为依据,并在信用证中一一作出规定。信用证的开证时间,应按合同规定办理。如合同规定在卖方确定交货期后开证,我们应在接到卖方上述通知后开证;如合同规定在卖方领到出口许可证呈支付履约保证金后开证,应在收到对方已领到许可证的通知,或银行转知保证金已照收后开证。

对方收到信用证后,如提出修改信用证的请求,经我同意后,即可向银行办理改证手续。最常见的修改内容有:展延装运期和信用证有效期、变更装运港口等。

(2) 租船订舱和催装

F. O. B. 价格条件下的进口合同,租船订舱应由方负责。目前,我进口货物的租要舱工作统一委托外运公司办理。如合同规定,卖方在交货前一定时期内应将预计装日期通知我方。我在接到上述通知后,应及时向外运公司办理租船订舱手续。在办妥租船订舱手续后,我们应按规定的期限通知对方船名及船期,以便对方备货装船。同时,我们还应随时了解和掌握卖方备货和装前的准备工作情况,注意催促对方按时装运。对数量大的资的进口,如有必要亦可请我驻外机构就地了解、督促,或派员前往出口地点检验监督。

国外装船后,卖方应按合同规定的内容,用电报通知我方以便我方办理保险和接货等项手续。

(3) 保险

F. O. B. 或 C. F. R. 价格条件下的进口合同,保险由我方办理。凡是进口货物由我进出口分公司委托中国对外贸易运输公司办理,并由外运公司同中国人民保险公司签订预约保险合同,其中对各种货物应保的险别作了具体规定。按照预约保险合同的规定,所有按 F. O. B. 及 C. F. R. 条件进口货物的保险,都由中国人民保险公司承保。因此,每批进口货物,在收到国外装船通知后,将船名、提单号、开船日期、商品名称、数量、装运港、目的港等项内容通知保险公司,即作为已办妥保险手续。

(4) 审单和付汇

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系原版权所有人。

中国银行到国外寄来的汇票及单据后,对照信用证的规定,核对单据的份数和内容。如内容无误,上中国银行对国外付款。

同时进出以司用人民币按照国家规定的有关折算的牌价向中国银行行买汇账单。进出口公司凭中国银行出具的“付款通知书”向用货部门进行结算。如审核国外单据发现证、单不符时,要立即处理,要求国外改正,或停止对外付款。

(5) 报关和接货

进口货物到货后,由进出口公司或委托外运公司根据进口单据填写“进口货物报关单”向海关申报,并随附发票、提单及保险单。如属法定检验的进口商品,还须随附商品检验证书。货、证经海关查验无误,才能放行。进口货物运达港口卸货时,港务局要进行卸核对。如发现短缺,应及时填制“短卸报告”交由船方签认,并根据短缺情况向船留索赔权的书面声明。卸货时如发现残损,货物应存放于海关指定仓库,待保险公司会同商检局检验后做出处理。

6) 验收和拨交

进口货物须经商局进行检验。如有残损短缺,凭商检局出具的证书对外索赔。对于合同规定在卸货港检验的货物,或已发现残损短缺有异状的货物,或合同规定的索赔期即将满期的货物等,都需要在港口进行检验。

在办完上述手续后,进出口公司委托中国对外贸易运输公司提取货物并拨交给订货部门,外运公司以“进口物资代运发货通知书”通知订货部门在目的地办理收货手续。同时通知进出口公司代运手续已办理完毕。如订货部门不在港口,所有关税及运往内地费用由外运公司向进出口公司结算后,进出口公司再向订货部门结算货款。

(7) 进口索赔

进口商口常因品质、数量、包装等不符合合同的规定,而需向有关方面提出索赔。根据造成损失原因的不同,进口索赔的对象主要有三个方面:

a. 向卖方索赔

凡属下列表况者,均可向卖方索赔。列如,原装数量不足;货物的品质、规格与合同规定不符;包装不良致使货物受损;未按期交货或拒不交货等。

b. 向轮船公司索赔

凡属下列情况者,均可向轮船公司索赔。例如,原装数量少于提单所载数量;提单是清洁提单,而货物有残缺情况,且属于船方过失所致;货物所受的损失,根据租船合约有关款应由船方负责等等。

c. 向保险公司索赔

凡属下列情况者,均可向保险公司索赔。例如则于自然灾害、意外事故或运输中其他事故的发生致使货物受损,并且属于承保险别范围以内的;凡轮船公司不予赔偿金额不足抵补损失的部分,并且属于承保范围内的。

d. 在进口业务中, 办理对外索赔时一般应注意以下几个方面

a) 关于索赔证据: 对外提出索赔需要提供证据, 首先应制备索赔清单, 随附商检局签发的检验证书、发、票装箱单、单副本。其次, 对不同的索赔对象还要另附有关证件。向卖方索赔时, 应在索赔证件中提出确切根据和理由, 如系 F. O. B. 或 C. F. R. 合同, 尚须随附保险单一份; 向轮船公司索赔时, 须另附由船长及港务局理货员签证的理货报告船长签证短卸或残损证明; 向保险公司索赔时, 须另附保险公司与买方的联合检验报告等。

b) 关于索赔金额: 索赔金额, 除受损商品的价值外, 有关的费用也可提出。如商品检验费、装卸费、银行手续费、仓租、利息等, 都可包括在索赔金额内。至于包括哪几项, 应根据具体情况确定。

c) 关于索赔期限: 对外索赔必须在合同规定的索赔有效期限内提出, 过期无效。如果商检工作可能需要更长的时间, 可向对方要求延长索赔期限。

d) 关于卖方的理赔责任: 进口货物发生了损失, 除属于轮船公司及保险公司的赔偿责任外, 如属卖方必须直接承担的职贵, 应直接向卖方要求赔偿, 防止卖方制造借口向其他方面推卸理赔责任。

目前, 我们的进口索赔工作, 属于船方和保险公司责任的由外运公司代办; 属于卖方责任的由进出口公司直接办理。为了做好索赔工作, 要求进出口公司、外运公司、订货部门、商检局等各有关单位密切协作, 要做到检验结果正确, 证据属实, 理由充实, 赔偿责任明确, 并要及时向有关方面提出, 力争把货物所受到的损失如数取得补偿。

贸易术语

在国际货物买卖过程中, 有关交易双方责任和义务的划分。是一个十分重要的问题。为了明确交易双方在货物交接过程中, 有关风险, 责任和费用的划分, 交易双方在洽商交易和订立合同时。通常都要商定采用何种贸易术语, 并向合同中具体订明。贸易术语是国际货物买卖合同中不可缺少的重要内容, 因此, 从事国际贸易的人员, 必须了解和掌握国际贸易中现行的各种贸易术语及其他有关的国际贸易惯例, 以便正确选择和使用各种贸易术语。

一、贸易术语的产生及其性质与作用。

贸易术语的产生

贸易术语 (Trade Terms) 是国际贸易发展到一定历史阶段的产物。它的产生是同国际贸易的特点和国际运输, 保险及通讯事业工具, 装卸货物, 投保货运险, 报关, 纳税人等手续, 并需支付运费, 保险费, 装卸费以及其它各项费用, 同时货物在运输, 装卸过程中, 还可能遭遇到自然灾害, 意外事故和各种外来风险, 有关这些事项由谁办理, 费用由谁支付, 风险由谁承担, 买卖双方磋商交易和订立合同时, 必须明确予以规定, 本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系版权所有人。

为了明确交易双方各自承担的责任, 费用和风险, 便采用专门的贸易术语来表示, 随着国际贸易和交通运输与通讯事业的发展, 国际上采用的贸易术语也日渐增多, 除传统的贸易术语, 近年来又出现了一些新的贸易术语。

贸易术语的性质

贸易术语是用来表示买卖双方各自承担义务的专门用语, 每种贸易术语都有其特定的含义, 采用某种专门的贸易术语, 主要是为了确定交货条件, 即说明买卖双方在交接货物方面彼此承担责任, 费用 and 风险的划分。例如, 按装运港船上交货条件 (FOB) 成交同按目的港船上交货条件 (DES) 成交, 由于交货条件不同, 买卖双方各自承担的责任, 费用 and 风险, 就有很大的区别。在 FOB 条件下, 买方要负责派船到约定的装运港接运货物, 并承担货物越过的船舷后的一切费用 and 风险, 而卖方则负责按时把约定的货物交到买方指定的船上, 并承担货物越过船舷以前的一切费用 and 风险, 在 DES 条件下, 却由卖方负责派船将约定的货物运至指定的目的港, 并承担货物在目的港船上交货前的一切费用 and 风险, 而交货后的一切费用 and 风险, 则转由买方负担。

同时, 贸易术语也可用来表示价格构成因素, 特别是货价中所包含的从属费用。例如, 按 FOB 价成交与按 CIF 价成交, 由于其价格构成因素不同, 所以成交价应有区别, 具体地说, 前者不包括从装运港到目的港的运费和保险费, 而后者则包括从装运港到目的港的通常运费和保险费, 所以买卖双方确定成交价格时, FOB 价应比 CIF 价低。

不同的贸易术语, 表明买卖双方各自承担不同的责任, 费用 and 风险, 而责任, 费用 and 风险的大小, 又影响成交商品的价格, 一般地说, 凡使用出口国国内交货的各种贸易术语, 如工厂交货 (EXW) 和装运港船边交货 (FAS) 等, 卖方承担的责任, 费用 and 风险都比较小, 所以商品的售价就低, 反之, 凡使用进口国国内交货的各种贸易术语, 如目的港码头交货 (DEQ) 和完税后交货 (DDP) 等, 卖方承担的责任, 费用 and 风险则比较大, 这些因素, 必然要反映到成交商品的价格上, 所以, 在进口国国内交货比在出口国国内交货的价格高, 有时甚至高出很多, 由于贸易术语体现出商品的价格构成, 按不同的贸易术语成交, 会表示出成交商品具有不同的价格, 所以, 有些人便把它当作单纯表示价格的用语, 而称其为“价格术语”或“价格条件”。

综上所述, 足见贸易术语具有两重性, 即一方面表示交货条件, 别一方面表示成交价格的构成因素, 我们必须从贸易术语的全部含义来理解它的性质, 正是由于贸易术语具有这两方面性质, 所以也有人称之为“价格—交货条件” (Pricre-Deliverde Terms)。

贸易术语的作用

贸易术语在国际贸易中起着积极的作用, 主要表现在下列几个方面:

- (1) 有利于买卖双方洽商交易和订立合同

由于每种贸易术语都有其特定的含义,而且一些国际组织对各种贸易术语也作了统一的解释与规定,这些解释与规定,在国际上被广为接受,并成为惯常奉行的做法或行模式。因此,买卖双方只需商定按何种贸易术语成交,即可明确彼此在交接货物方面所应承担的责任,费用和 risk,这就简化了交易手续,缩短了洽商交易的时间,从而有利于买卖双方迅速达成交易和订立合同。

(2) 有利于买卖双方核算价格和成本

由于贸易术语表示价格构成因素,所以买卖双方确定成交价格时,必须要考虑采用的贸易术语包含哪些属费用,如运费,保险费,装卸费,关税,增值税和其它费用。这就有利于买卖双方进行比价和加强成本核算。

(3) 有利于解决履行当中的争议

买卖双方商订合同时,如对合同条款考虑欠周,使某些事项规定不明确或不完备,致使履约当中产生的争议不能依据合同的规定解决在此情况下,可以援引有关贸易术语的一般解释来处理,因为,贸易术语的一般解释,已成为国际惯例,并被子国际贸易界从业人员和法律界人士所理解和接受,从而成为了国际贸易中公认的一种类似行为规范的准则。

二. 有关贸易术语的国际贸易惯例

在国际贸易业务实践中,由于各国法律制度,贸易惯便和习惯做法不同,因此,国际上对各贸易术语的解释与运用互有差异,从而容易引起贸易纠纷,为了避免各国在对贸易术语解释上出现分歧和引起争议,有些国际组织和商业团体便分别就某此贸易术语作出统一的解释与规定。其中主要包括:国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms 简称 INCOTERMS) 国际法协会制定的《华沙—牛津规则》(Warsaw - Oxford Rules) 美国一些商业团体制定的《美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definition). 由于上述各项解释贸易术语的规则,在国际贸易中运用范围较广,从而形成一般的国际贸易惯例。

国际贸易惯例是国际贸易法的渊源之一,在当前各都在积极谋求国际贸易法律统一化的过程中,国际贸易惯例起着重要的作用,这种作用日益受到各国政府,贸易界和法律界的重视。例如,许多国家在立法中明文规定了国际贸易惯例的效力,同时在国际立法中,特别是在 1980 年制定和 1988 年 1 月 1 日生效的《联合国国际货物销售合同公约》(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods) 中得到充分的肯定。该公约明确规定:当事人在合同中没有排除适用的惯例,或双方泛采用和经常遵守的惯例,即使当事人未明确同意采用,也可作为当事人默示同意惯例,因而该惯例对双方当事人具有约束力,因上,为了合理地商订和履行合同以及正确运用国际贸易惯例,国际贸易从业人员及有关人士必须对国际上各种通行的

有关贸易术语的国际惯例进行深入研究,以便在实际业务中权衡利弊,考虑取舍,对其作出适当的抉择和正确的解释。

一<<1990 年国际贸易术语解释通则>>

(一) 修订《通则》的原因及其意义

早在 1936 年,国际商会即收集了一引起贸易术语并作了解释,定名为《1936 年国际贸易术语解释通则》。此后,随着国际贸易的发展和形势的变化,几经修订,现行的《1990 年国际贸易术语解释通则》是在《1980 年国际贸易术语解释通则》的基础上修订公布的,该通则于 1990 年 7 月 1 日生效,国际商会修订《1980 年通则》的主要原因是:

为了适应电子资料交换程序 (Electronic Data Interchange, 缩写为 EDI) 日益频繁运用的需要。

为了适应运输技术发展和运输方式变革的需要。

《1990 年通则》的公布和生效,标志着国际贸易惯例的重大发展,它不仅有着重要的现实意义,而且会产生深远的影响,随着《1990 年通则》的实施和推广,不仅有利于国际贸易的发展,而且对国际贸易法律的进一步发展也有促进作用。

(二) 《1990 年通则》的变化及其主要特点

国际商会重新修订后公布的《1990 年通则》其内容变化是比较大的,它将《1980 年通则》中使用权的铁路交货/敞车交货 (FOR/FOT) 和启运机场交货 (FOB Airport) 合并到货交承运人 (FCA) 术语中,并新增了未完税交货 (DDU) 这一贸易术语,其它原来使用的贸易术语仍然保留。因此,在《1990 年通则》中,包括 13 种贸易术语,此外,贸易术语的分类排列方法,贸易术语的国际电码的表示,贸易术语的适用范围,买卖双方义务划分的标准和单证的运用方面,也都有明显的变化。

《1990 年通则》的特点主要表现在下列几个方面:

对各种贸易术语采取更为科学合理的排列方法

国际商会在《1990 年通则》中,对其采用的 14 种贸易术语,按卖方承担责任,费用和 risk 的大小排列各种贸易术语的顺序,即从工厂交货开始,一直排到完税后交货为止。而在《1990 年通则》中,则根据卖方承担义务的不同。对各种贸易术语重新予以分类排列,即将功赎罪 3 种贸易术语划分为下列四组:

E 组 (启运)

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系原版权所有人。

本组仅包括 EXW (工厂交货) 一种贸易术语, 当卖方在自己的地点 (即原产地) 将货物交给买方支配时, 则采用此术语。

F 组 (主要运费未付)

本组包括 FCA (货交承运人), FAS (装运港船边交货) 和 FOB (装运港船上交货) 三种贸易术语, 在采用装运地或装运港交货条件成交而主要运费未付的情况下, 即要求卖方将货物交至买方指定的承运人时, 应采用此类术语。

C 组 (主要运费已付)

本组包括 CFR (成本加运费), CIF (成本加保险费和运费), CPT (运费付至目的地) CIP (运费, 保险费付至目的地) 四种贸易术语在采用装运地或装运港交货条件而主要运费已付的情况下, 则采用此类贸易术语, 按此类术语成交, 卖方必须订立运输合同, 但对货物发生灭或损坏的风险以及货物发运后发生事件所产生的费用, 卖方不承担责任。

D 组 (抵达)

本组包括 DAF (边境交货) DES (目的港船上交货) DEQ (目的港码头交货) DDU (未完税交货) 和 DDP (完税后交货) 五种贸易术语。在按目的地或目的港交条件下成交, 即要求卖方必须承担货物交致目的的地国家所需要的费用和 risk 时, 则选用此类术语。

上述这种新的分类排列方法具有明显的优点, 它即便于理解, 也容易记忆, 为了便于查找和记忆各种贸易术语, 使人一目了然, 特将贸易术语的分类排列附表如下:

《1990 通则》(INCOTERMS1990)

E 组 (Group E)

启运 (Departure)

EXW (Ex Works) 工厂交货

F 组 (Group F)

主要运费未付 (Main Carriage Unpaid)

(1) FCA (Free Carrier) 货交承运人

(2) FAS (Free Alongside Ship) 装运港船边交货

(3) FOB (Free on Board) 装运港船上交货

C 组 (Group C)

主要运费已付 (Main Carriage Paid)

CFR (Cost and Freight) 成本加运费

CIF (Cost, Insurance and Freight) 成本, 保险费加运费

CPT (Carriage Paid To) 运费付至目的地

CIP (Carriage and Insurance Paid To) 运费, 保险费付至目的地

D 组 (Group D)

抵达 (Arrival)

DAF (Deliver At Frontier) 边境交货

DES (Deliver Ex Ship) 目的港船上交货

DEQ (Deliver Ex Quay) 目的港码头交货

DDU (Deliver Duty Unpaid) 未完税交货

DDP (Delivered Duty Paid) 完税后交货

2. 对买卖双方的义务划分采取相互对应的标准化的规定

在《1980 年通则》中, 关于买卖双方义务的划分, 即不是采取相互对应的规定办法, 也没有予以标准化, 本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

将买卖双方的义务分别用 10 个项目列出,以利彼此对照检查,这就极大地便利了双方当事人对《通则》的使用。

现将各种贸易术语中买卖双方相对应的 10 项义务,分别列表如下:

卖方义务

买方义务

A1, 提供符合合同规定的货物

B1, 支付货款

A2, 许可证, 批准文件及海关手续

B2, 许可证, 批准文件及海关手续

A3, 运输合同与保险合同

B3, 运输合同

A4, 交货

B4, 受领货物

A5, 风险转移

B5 风险转移

A6, 费用划分

B6, 费用划分

A7, 通知买方

B7, 通知卖方

A8, 交货凭证, 运输单证或相等的电

子信息。

B8, 交货凭证, 运输单证或相等的电

子信息。

A9 核查, 包装及标记

B9, 货物检验

A10, 其它义务

B10, 其它义务

3. 规定当事人提供的各种单证也可由相等的电子信息取代

为了适应 EDI 新的通讯技术在国际贸易中日益频繁运用的需要, 国际商会在修订《通则》时规定, 当买卖双方当事人约定以电子通讯方式联络时, 当事人提供的各种单证, 可以由相等的电子信息取代, 这是《1990 年通则》的一个突出的特点。

二. 《1992 年华沙—牛津规则》

19 世纪中叶, CIF 贸易术语另在国际贸易中被广泛采用, 但由于各国对其解释不一, 从而影响到 CIF 买卖合同的顺利履行。为了对 CIF 合同双方的权利和义务作出统一的规定和解释, 国际法协会于 1928 年在波兰华沙制订了 CIF 买卖合同的统一规则, 共计划 22 条称为《1928 年华沙规则》此后, 在 1930 年纽约会议, 1931 年巴黎会议和 1932 年牛津会议上, 双相继将此规则修订为 21 条, 称之为《1932 年华沙—牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules 1932)。

《华沙—牛津规则》对 CIF 合同的性质, 特点及买卖双方的权利和义务都作了具体的规定和说明, 为那些按 CIF 贸易术语成交的买卖双方提供了一套可在 CIF 合同是易于使用的统一规则, 供买卖双方自愿采用, 在缺乏标准合同格式或共同交易条件的情况下, 买卖方可约定采用此项通则, 凡在 CIF 合同中订明采用《华沙—牛津规则》者, 则合同当事人的权利和义务, 即应按此规则的规定办理, 由于现代国际贸易惯例, 是建立在当事人“意思自治”的基础上, 具有任意法的性质, 因此, 买卖双方在 CIF 合同中也可变更, 修改规则中的任何条款或增添其它条款, 当此规则的规定与 CIF 合同内容相抵触时, 仍以合同规定为准。

《华沙—牛津规则》自 1932 年公布后, 一直沿用至今, 并成为国际贸易中颇有影响国际贸易惯例, 这因为此项规则在一定程度上反映了各国对 CIF 合同的一般解释不仅如此, 其中某此规定的原则还可适用于其它合同, 例如《华沙—牛津规则》规定, 在 CIF 合同中, 货物所有权称转于买方的时间, 应当是卖方把装运单据 (提单) 交给买方的时刻, 即以交单时间作为所有权移转的时间, 此项原则, 虽是针对 CIF 合同的特点制订的, 但一般认为也可适用于卖方有提供提单义务的其它合同, 可见《华沙—牛津规则》的制订和公布, 不仅有利于买卖双方订立 CIF 合同而且也利于解决 CIF 合同履行当中出现的争议, 当合同当事人发生争议时, 一般都参照或引用

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

此项规则的规定与解释来处理。

三. 《1941 年美国对外贸易定义修订本》

早在 1919 年,美国有几个商业团即共同制定了有关对外贸易定义的统一解释,供从事对外贸易人员参考使用,后鉴于贸易和做法的演变,在 1940 年第 27 届全国对外贸易会议上要求对原有定义进行修改。1941 年 7 月 30 日,美国商会,美国进口商会理事会和全世界对外贸易理事会所组成的联合委员正式通过并采用了此项定义。并由全国对外贸易理事发行,此项定义,定名为《1941 年美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definitions 1941)。该定义对 Ex Point of Origin FAS, FOB, C&F, CIF 和 Ex Dock 等 6 种贸易术语作了解释。值得注意的是,该定义把 FOB 分为六种类型。其中只有第五种,即指定的装运港船上交货 (FOB Vessel) 才同国际贸易中一般通用的 FOB 的含义大体相同,而其余五种 FOB 的含义则完全不同,为了具体说明买卖双方在各种贸易术语下承担的权利和义务,在此修订本所列各种贸易术语之后,一般附有注解,这些注释,实际上是表明贸易术语定义不可分割的组成部分,因此,为充分了解在各种贸易术语下买卖双方积压自承担的权利和义务。不仅应考虑定义本身,还应明了附加的有关贸易术语的注释。

三 对各种贸易术语的解释

(一) 对各种主要贸易术语的解释

在我国对外贸易中,经常使用的主要贸易术语为 FOB, CFR 和 CIF 三种,近年来随着集装箱运输和国际多式联运业务的发展,采用 FCA, CPT 和 CIP 贸易术语的也日益增多,因此,道德应对这几种主要贸易术语的解释和运用有所了解。

1. 对 FOB 术语的解释

FOB 术语的中译名为装运港船上交货,其原文为 Free on Board (...named port of Shipment)。此术语是指卖方在约定的装运港将货物交到买方指定的船上而方,按照《1990 年通则》规定,此术语只能适用于海运和内河航运。但是在海运和内河航运中,如要求卖方在船舶到达前即将货物交到港口货站,则不宜采用 FOB 术语,而改用 FCA 术语更为适宜。

按国际商会对 FOB 的解释,买卖双方各自承担的基本义务概括起来,可作如下划分:

卖方的基本义务

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系版权所有人。

办理出口报关手续, 并负担货物到装运港船舷为止的一切费用与风险。

在约定的装运期和装运港, 按港口惯常办法, 把货物装到买方指定的船上, 并向买方发出已装船的通知。向买方提交约定的各项单证或相等的电子信息。

(2) 买方的基本义务

按时租妥船舶开往约定的装运港元接运货物, 支付运费, 并将船名和到港装货日期给卖方充分通知。

承担货物越过装运港舷时起的各种费用以及货物灭失或损坏的一切风险。

按合同规定, 受领交货凭斑点并支付货款。

值得注意的是, 《1941 年美国对外贸易定义修订本》对 FOB 的解释与运用, 同国际上的一般解释与运用有明显的差异, 这主要表现在下列几方面:

该定义把 FOB 笼统地解释为在某处某种运输工具上交货, 其适用范围很广, 因此, 在同美国商订 FOB 进口合同时, 除必须标明装运港名称外, 还必须在 FOB 后加上“船舶”(Vessel) 字样, 如果只订为“FOB San Francisco”而漏写“Vessel”字样, 则卖方只负责把货物运到旧金山城内的任何外所, 不负责把货物运到旧金山港口并交到船上, 这一点同欧洲, 亚洲, 非洲各国对 FOB 的解释和运用有很大的区别, 对此特别注意, 由于加拿大等国也援引美国的惯例, 因此, 同加拿大国商人签订 FOB 进口合同时, 也应注意上述这个问题。

在风险划分上, 不是以装运港船舷为界, 而是以船舱为界, 即卖方负担货物装到船上为止所发生的一切丢失与残损。

在费用负担上, 规定买方要支付卖方协助提供出口单证的费用以及出口税和因出口而产生的其它费用。

此外, 按 FOB 成交时, 应明确装货费由谁负担, 在 FOB 条件下, 由买方派船接运货物, 如属件杂货, 通常采用班轮运输, 而班轮运输的特点之一, 是由船方负担装卸费, 故买方不另外支付装货费, 买卖双方就没有必要约定装货费由谁负担。

但是, 如果成交的是大宗货物, 为了节省运费, 通常洽租不定期船运输, 在洽租不定期船运输时, 装货费不一定包括在租金中, 如租金中没有包括装货费, 则船方不负担装货费, 在此情况下, 装货费需由买方抑或卖方负担, 就应当在买卖合同中订明, 即在 FOB 后加列有关装货费由谁负担的附加条件, 以明确责任, 这就导致 FOB 的变形。在实际业务中, 常见的变形有下列几种:

FOB 班轮条件 (FOB Liner Terms)

按 FOB 的班轮条件成交, 是指装货费按班轮办法处理, 并不是指 FOB 成交的货物一定要用班轮装运, 买卖双方商订合同时, 如卖方不愿负担装货费, 可以在 FOB 后要求加“班轮条件”(Liner Terms) 字样, 以明确卖方不负担装货费, 至于装货费究竟由买方还是船方负担, 则取决于买方租船时采用何种租船条件。

FOB 吊钩下交货 (FOB Under Tackle)

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系版权所有人。

按此条件成交, 卖言仅将货物交到买方指定船舶的吊钩所及之外, 以后的装货费用, 卖方不予负担, 至于以后的装货费用究竟由卖言抑或由船方负担, 则取决于租船合同的规定, 按此术语成交时, 如载货船舶因港口吃水浅而不能靠岸时, 则卖方应将货物驳运到载货船舶的吊钩所及之处, 凡属驳运货物的费用, 仍由卖方负担, 这一术语, 在实际业务中使用的不多。

FOB 包括理舱 (FOB Stowed)

为了使船上装载的化物放置妥善和分布合理, 货物装船后, 需要进行垫隔和整理, 此项作业叫做理舱, 理舱费用由谁负担, 各国港口有不同的规定和解释, 为了明确责任和避免引起争议, 买卖双方商订合同时, 应对理舱费由谁负担作出明确规定, 如买方不愿负担装运费和理舱费, 则可按 F O B Stowed 条件成交, 按此条件成交, 卖方不仅应负担装货费, 而且还要将装到船上的货物堆好码好并进行合垫隔和整理, 即还须负担理舱费, 如在 F O B 后未加 “理舱” (Stowed) 字样, 而租船合同又规定船方不负担装货费时, 则理舱费由买方负担。

FOB 包括平舱 (FOB Trimmed)

货物装船后, 为了保持船舶承受压力均衡和航行安全, 对成堆装入船舱的散装货物, 如煤炭, 粮谷等, 需要进行调动和平整。这项作业叫作平舱。按此条件成交, 装货费和平舱费, 概由卖方负担, 按一般惯例, 如在 FOB 后未加 “平舱” (Trimmed) 字样, 则卖方不负担平舱费用, 平舱费用究竟由买方抑或船方负担, 则取决于租船合同的规定, 当租船合同规定船方不负担装货费时, 则平舱费由支付。

FOB 包括理舱和平舱 (FOB Stowed and Trimmed)

当装到船上的货物, 即要理舱双需平舱时, 则就面时明确这两项费用由谁负担, 凡在 FOB 后加列 “理舱” 和 “平舱” (Stowed and Trimmed) 字样, 则卖方不仅要负担装货费且要负担理舱和平舱的费用, 按一般惯例, 凡 FOB 后未加 “理舱” 和 “平舱” 字样者, 则理舱和平舱的费用, 卖方不予负担。

(二) 对 CFR 术语的解释

CFR 术语的中译名为成本加运费 (.....指定目的港), 其原文为 Cost and Freight (.....named port of destination)。此术语是指卖方必须负担货物运至约定目的的港所需的成本和运费, 这里所指的成本相当于 FOB 价, 故 CFR 术语的基本含义是在 FOB 价的基础上加上装运港至目的港的通常运费。

按 CFR 术语成交, 在货价构成因素中, 包括自装运至目的港的通常运费, 也就是说, 主要运费已付, 故卖言要负责签订运输合同和安排运送货物, 但由于它同 FOB 术语一样也属于装运港交货, 货物风险的划分, 也以装运港船舷为界, 故货物中途灭失或损坏的风险以及货物装船后中途发生事件产生的任何额外费用, 概用买方承担。

在《1990 年通则》中，明确规定 CFR 术语只能适用于海运和内河航运，但是，在货物通过海运和内河航运的情况下，如要求卖方在船舶到达前将货物交到货站，或者在滚装滚卸或集装箱运输条件下，使用 CPI 术语更为适宜。

按国际商会对 CFR 的解释，买卖双方各自承担的基本义务，概括起来，可作如下划分：

卖方的基本义务

(1) 提供合同规定的货物，负责租船订舱和支付运费，按时在装运港装船，并于装船后向买方发出已装船的充分通知。

(2) 办理出口结关手续，并承担货物在装运港到达船舷为止的一切风险和在装运港将货物交至船上的费用。

(3) 按合同规定提供有关单证或相等的电子信息。

2. 买方的基本义务

(1) 承担货物在装运港越过船舷时起的货物灭失或损坏的风险以及由于货物装船后发生事件所引起的额外费用。

(2) 在合同规定的目的港受领货物，并加理进口结关手续和交纳进口税。

(3) 受领卖方提供的各项单证，并按合同规定支付货款。

值得清高意的是，按 CFR 条件成交时，由卖方安排运输，由买方办理货运保险，如卖方不及时发出装船通知，则买方就无法及时办理货运保险，甚至有可能出现漏保货运险的情况，因此卖方装船后务必及时向买方发出装船通知，否则，卖方应承担货物在运输途中的内险损失。

在进口业务中，按 CFR 条件成交时，鉴于由外商安排装运，由我方负责保险，故应选择资信好的国外客户成交，并对船舶提出适当要求，以防外商与船方勾结，出具假提单，租用不适航的船舶，或伪造品质证与产地证明，因为，若同现这类情部，会使我方蒙受不应有的损失。

此外，还需指出的是，大宗商品按 CFR 条件成交，容易在卸货费问题上引起争议，这是因为，大宗商品通常采用租船运输，而在少场合，船方按不承担装卸费条件出租船舶，故卸货费究竟由何方负担，买卖双方应在合肥市中订明，为了明确责任和避免引起纠纷，买卖双方商订合同时，要在 CFR 术语附加下表明卸货费由谁负

担的具体条件:

CFR Liner Terms (即 CFR 班轮条件)

这是指卸货费按班轮办法处理, 即买方不负担卸货费。

CFR Landed (即 CFR 卸到岸上)

这是指由卖方负担卸货费, 其中包括驳运费在内。

CFR Ex Tackle (即 CFR 吊钩下交货)

这是指由卖方负责将货物从船舱吊起卸到船舶吊钩所及之处 (码头上或驳船上) 的费用, 在船舶吊起卸到船舶不能靠岸的情况下, 租用驳船的费用和货物从驳船卸到岸上的费用, 概由买方负担。

CFR Ex ship's Hold (CFR 舱底交货)

这是指货物运到目的港后, 由买方自行启舱, 并负担货物从舱底到码头的费用。

应当指出, 在上述 CFR 后面另例附加条件, 只是为了进一步明确卸货费费由何方负担的问题, 尽管 CFR 同现变形, 但交货地点和风险划分的界线, 并无任何改变。

(三) 对 CIF 术语的解释

CIF 术语的中译名为成本加保险费加运费, (指定目的港, 其原文为 Cost, Insurance and Freight (... named port of destination) 按此术语成交, 货价的构成因素中包括从装运港至约定目的的港的通常运费和约定的保险费, 故卖方除具有与 CFR 术语的相同的义务外, 还就为买方办理货运保险, 交支付保险费, 按一般国际贸易惯例, 卖方投保的保险金额应按 CIF 价加成 10%。如买卖双方未约定具体险别, 则卖方只需取得最低限底的保险险别, 如买方要求加保战争险, 在保险费由买方负担的前提下, 卖方应予加保, 卖方投保时, 如能办到, 应以合同货币投保。

需要强调指出的是, 按 CIF 术语成交, 虽然由卖方安排货物运输和办理货运保险, 但卖方并不承担保证把货送到约定目的港的义务, 因为 CIF 是属于装运交货的术语, 而不是目的港交货的术语, 也就是说 CIF 不是“到岸价”。

按《1990 年通则》的规定, CIF 术语只能适用于海运和内河航运, 如要求卖方先将货物交到港口货站, 以本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系版权所有人。

及使用滚装/滚卸或集装箱运输时, 则使用 CIP 术语更为适宜。

在我国出口贸易中, 按 CIF 条件成交的较为普遍, 为了正确运用 CIF 术语, 应特别注意下列事项:

必须认真核算运费

按 CIF 条件成交时, 由于货价构成因素中包括运费, 故卖方对外报价时, 应认真核算运费, 把运费因素考虑到货价中去那种不分销售地区, 不分距离远近, 都按同一价格出售的做法, 显然是不合适的。

卖方核算运费时, 主要应考虑下列因素:

(1) 运输距离的远近, 同一种货物, 如运输距离不同, 其运输费用的也必然有别, 所以在按 CIF 条件成交时, 应当核算运输成本, 以体现地区差价。

(2) 是否需要转船, 一般地说, 直达运输比中转船运输的费用低。所以按 CIF 条件成交时, 不定期应考虑是否需要转船, 如在成交量少而双无直达班轮运输的情况下, 货物必须中途转船运输, 这势必增加一笔转船的费用, 此项费用, 也应计入运输成本考虑到货价中去在 CIF 条件下, 不考虑转船与否, 都按同一的价格出售这种不计成本的做法, 也是不合理的。

(3) 运价变运的趋势, 买卖双方按 CIF 条件成交时, 在确定货价的同时, 应考虑市场运价变动趋势以及各种附加费, 把运价变动的风险打到货价中去, 防止出现只顾成交, 不顾运输和只管货价, 不管动价的偏向。

2. 必须正确理解和处理风险与保险的关系

风险和保险是即有联系, 又有区别的两个不同的概念。在 CIF 条件下, 如上所述买方应承担货物在运输途中的风险, 买方为了转嫁风险, 本应向保险公司办理保险。但买方为了省事, 在洽商交易时, 要求卖方代办保险, 并商定保险费计入货价中, 由于 CIF 货价中包括保险费, 故卖方必须约定条件自费办理保险, 卖方为买方利益所进行的这种保险, 纯属代办性质, 如果事后发生承保损失, 由买方凭卖方提交的保险单直接向保险公司索赔, 能否索赔到手, 卖方概不负责。

3. 必须明确大宗商品交易下的卸货费由何方负担

在国际贸易中, 大宗商品通常洽租不定期船运输, 大多数情况下, 船公司承运大宗货物, 一般是不负担装卸费的, 因此, 在 CIF 条件下, 买卖双方容易在卸货费由何方负责的总是上引起争议, 为了明确责任, 买卖双方应在合同中就卸货费由谁负担的总是作出明确具体的规定。

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系版权所有人。

当买方不愿负担卸货费时, 在商订合同时, 可要求在 CIF 后加列 Liner Terms (班轮条件) 或 Landed (卸到岸上) 或 Under Ship' Tackle (船舶吊钩下交货) 字样。

当卖方不愿负担卸货时, 在商订合同时, 可要求在 CIF 后加列 Ex ship' Hold (舱底交货) 字样。

上述 CIF 后加列各种附加条件, 如同 CFR 后列各种条件一样, 只是为了明确卸货费由谁负担, 它并不影响交货地点和风险转移的界线。

4. 必须搞好单证工作

按对 CIF 术语的传统解释, CIF 属象征性交货, 卖方负有向买主提交约定的装运单据的义务, 买方则负有凭装运单据付款的义务, 也就是说, 在 CIF 条件下, 买方是凭单据和付款对流的原则, 因此, 即使在卖方装船以后至交单这段时间内, 货物发生灭失或损坏, 只要卖方提交的符合要求, 买方就不得拒收单据和拒付货款, 而只能先付未赎单, 然后凭所取得的有关单据向船方或保险公司提出索赔, 追回损失, CIF 交易实际上是一种单据买卖, 由此可见, 装运单据在 CIF 交易中具有特别重要的意义, 所以在发前实际工作中, 应重视和搞好单证工作, 当然, CIF 是单据买卖说法, 并不意味着可以因此而减轻卖方交货方面的责任, CIF 的卖方, 除应提交约定的装运单据外, 还应保证交运约定的货物。

(四) 对 FCA 术语的解释

FCA 术语的中译名为货运承运人 (... 指定地点) 其原文为 Free Carrier (... named Place)。此术语是指卖方将货物交给买方指定的承运人而言。当卖方将货物交给承运人照管, 并办理了出口结关手续, 就算履行了其交货义务。如果买方未指定确切地点。则卖方可在规定的地区或范围内选择交货地点, 将货物交由承运人照管, 应当指出, 这里所指的承运人, 即包括实际履行运输合同的承运人, 也包括签订运输合同的运输代理人按此术语成交, 即使运输代理人拒绝接受承运人的责任, 卖方也必须按买方指示, 把货物交给运输代理人, 如果卖方指示交给某一个人, 例如一个非承运人的货运代理人, 当货物置于该人照管之下, 就可认为卖方履行了其交货义务。

FCA 术语的适用范围最广, 它适用于各种运输方式, 其中包括多式联运, 这种贸易术语占有十分重要的地位, 它在国际贸易业务中, 将发越来越大的作用。

为了便于人们使用这种重要的 FCA 术语, 在《1990 年通则》中, 还对与此术语有关的“运输站”和“集装箱”的含义, 也一并作了解释, 按其解释, “运输站”系指铁路, 货运站, 集装箱站或码头, 多用途货运站或本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

类似的收货站。“集装箱”包括用来组合货物的任何设备。如各种类型的集装箱和/或托盘，托车，可转换车身，滚装设备，航空柜，并适用于各种运输方式。

按《1990 年通则》的解释，FCA 术语，不仅适用于当卖方通过把货物交付买方指定的承运人以履行其交货义务的情况。且预期它也将适用于货物没有被按传统方式越过船舷交到船上的海上运输。若要求卖方在船舶到达前把货物交到货站，显然，使用传统的 FOB 术语是不适合的，这是因为按 FOB 条件成交，自货实际上，卖方却无法控制货物或发出有关保管货物的任何指示，故船舷已无实际意义，此外，在采用滚装，滚卸和集装箱运输条件情况下，不宜采用 FOB 术语，而应选用 FCA 术语更为适宜。

按 FCA 术语成交，买卖双方的基本义务可概括划分如下：

卖方的基本义务

(1) 办理出口结关手续，在指定地点按约定日期将货物交给买主指定的承运人，并给予买方货物已交付的充分通知。

(2) 承担货物交给承运人以前的一切费用和 risk。

(3) 向买方提供约定的单据或相等的电子信息。

2. 买方的基本义务

(1) 自负费用订立自指定地点承运货物的合同，并将承运人名称及时通知卖方。

(2) 从卖方交付货物时起，承担货物灭失或损坏的一切 risk。

(3) 按合同规定受领交货凭证或相等的电子信息，并按合同规定支付货款。

按 FCA 术语成交，本应由买方自行承担费用，订立从指定地点承运货物的合同，并指定承运人，卖方并无订立运输合同的义务，但若根据国际贸易惯例，当卖方被要求协助与承运人订立合同（如铁路或航空运输）时，只要买方承担费用和 risk，卖方也可以办理，当然，卖方也可以拒绝订立运输合同，如若拒绝，则应立即通知买方，以便买方另作安排。

在 FCA 术语中，本来没有必要详细说明卖方应如何将货物交运人，然而，为了便于买卖双方采用 F 组术语中“重要的”FCA 术语，《1990 通则》在规定的义务时，特决用较大的篇幅，对铁路运输，公路运输，内河

本外贸资料收集于互联网，仅供个人学习参考之用，如有其它任何商业用途，请联系原版权所有人。

航运, 空运多式联运及未指名运输方式交货的通常做法, 也一并分别作了具体解释, 详细了解不同运输方式和不同的情况下交货的具体做法及正确理解完成交货的含义, 有利于当事人履行合同和划清交接货物的责任。

(五) 对 CPT 术语的解释

CPT 术语中译名为运费付至指定目的地, 其原文为 Carriage Paid to (...named place lf destination)。按此术语成交, 货价构成因素中包括从装运地至约定目的的运输合同, 并应在约定时间内将货物交给承运人, 只要卖方将货物交付给承运人照管, 即算完成了交货义务, 并于货物灭失或损坏的风险以及自货物交付给承运人后发生事件所产生的任何额外费用。自货物已交付给承运人照管时起, 即从卖方转由买方承担, 在多式联运情况下, 如由后继承运人将货物运至约定目的地, 则风险自货物交给第一承运人中, 通过铁路, 公路, 海过, 空运, 内河运输或这此方式之联合运输, 承担履行运输合同或承担办理运输业务的任何人。

CPT 术语适用于包括多式联运在内的任何运输方式, 按此术语成交, 卖方交货地点可以在出口国内陆任何装运地点, 也可以在出口国沿江, 沿海港口, 不论在何外交货, 卖方都要办理货物出口的结关手续。

按 CPT 术语成交, 买卖双方的基本义务可概括划分如下:

卖方的基本义务。

(1) 办理出口结关手续, 负责订立运输合同, 将货物运至指定目的地约定的地点, 并给予买方磁于货物已交付的充分通知。

(2) 承担货物交给承运人以前的一切费用和货物灭答与损坏的一切风险, 以及装货费和从装运地至目的地的通常运费。

(3) 向买方提供约定的单证或相等的电子信息。

2. 买方的基本义务

(1) 从卖方交付货物时起, 承担货物灭失和损坏的一切风险项费用及卸货费。

(2) 支付除通常运费之外的有关货物在运输途中所产生的各项费用及卸货费。

(3) 在目的地从承运人那里受领货物, 并按合同规定受领单据和支付货款。

按 CPT 条件成交时, 由于卖方要负担从装运地到约定目的地的运输责任和能常运费, 故卖方对外报价时, 要认真核算运费, 务必将运费因素考虑到货价中去在核算运费时, 应考虑运输距离的远近, 通常运输路线和各种方式的收费情况或运价变趋势以免对外盲目报价, 出现偏高或偏低现象, 关于 CPT 条件下的装卸费是否包括在动费中, 以及卖方协助买方办理有关事项而产生的费用等, 买卖双方均应事先予以明确。

在 CPT 条件下, 货物交给承运人或第一承运人照管时起, 货物发生灭失或损坏的一切风险, 即由卖方转移给买方, 可见货物在运输途中的风险, 概由买方承担。

为了明确买卖双方各自承担的费用和风险的责任, 并防止买方故意拖延收领货物和风险转移的情况出现, 按 CPT 条件成交, 如由于买方未向卖方通知或未按时受领货物, 由此引起的额外费用和 risk, 应由买方负担。

按 CPT 条件成交时, 买卖双方一般应约定装运费和目的地, 以便卖方自费订立运输合同, 按期将货物交给承运人。以运至指定的目的地, 如买方有权确定装货时间和 (或) 目的地时, 买方应给予卖充分的通知, 以利卖卖行交货义务, 卖方将货交给承运人后, 应向买方发出货已交付的通知, 以利买方在指定目的地从承运人那里收领货物, 如果交货地点未约定或习惯上未确定, 卖方可在给定目的地选择最适合其要求的地点。

从上述解释中可以看出, CPT 和 CFR 有许多相似之外, 如分别按这两种术语成交, 货价构成因素都包括运费。故卖方都要负责安排运费, 将货运往约定目的地, 而货物在运输途中的买方负担, 它们都属装运地交货的术语, 按这两种术语签订的合同, 都属装运合同, 但这两种术语也有不同之处, 如 CFR 仅适用于水上运输方式, 而 CPT 则知用于包括多式联运在内的任何运输方式, 此外, 在交货的具体地点, 费用和风险划分的具体界线以及运用的单据等方面也存在着差异。

(六) 对 CIP 术语的解释

CIP 术语的中译名为运费, 保险费付至指定目的地, 其原文为 Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination) 按此术语成交, 货价构成因素中包括从装运地运至约定目的地通常运费和约定的保险费, 因此, 卖方除负有与 CPT 术语相同的义务外, 还须办理货物在运输途中应由买方承担的仙物灭失损坏风险的海运保险, 也即卖方除应订立运输合同和支付通常运费外, 还应负责订立保险合同并支付保险费, 在此需提请买方注意, 按 CIP 条件成交, 只能要求卖方取得最低的保险险别。

CIP 术语的适用范围同 CPT 术语完全一样, 它适用于各种运输方式, 包括多式联运。

按 CIP 术语成交, 买卖双主的基本义务可概括划分如下:

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

1. 卖方的基本义务

(1) 办理出口结关手续, 自费订立运输合同和保险合同, 按期将货物交给承运人, 以运至指定目的地, 并向买方发出货物已交付的充分通知。

(2) 承担货物交付承运人以前的一切费用和货物灭失与损坏的一切风险。

(3) 向买方提交约定的单证或相等的电子信息。

2. 买方的基本义务

(1) 从卖方交付货物时起, 承担货物灭失和损坏的一切风险。

(2) 支付除通常运之外的有关货物在运输途中所产生的各项费用和卸货费用。

(3) 在目的地从承运人那里受领货物, 并按合同规定受领单据和支付货款。

按 CIP 条件成交时, 由于卖方要负担货物从装运地至目的的通常运费和约定的保险费, 故卖方对外报价时, 应当认真核算成本和价格, 把将要支付的运费和保险费计到货价中去。卖方核算成本和价格时, 应考虑运输距离, 保险险别, 各种运输方式和各类保险的收费情况, 以及运价和保险费率的变动趋势, 发以防止对外盲目报价, 买方对卖方的报价也应认真分析研究, 切实做好比价工作, 以免盲目成交。

应当指出, 在 CIP 条件下, 货物运保险的责任和费用虽由卖方负责, 但货物在运输途中灭失或损坏的风险却由买方负担, 由此可见, 卖方是为买方的利益代办保险, 卖方之所以自费办理保险则是在为货物的售价中包括保险费, 卖方之所以自费办理保险则是因为货物的售价中包括保险费, 在一般情况下, 卖方只按约定的险别投保, 如未约定险别, 卖方也按惯例投保最低限度的险别, 保险金额一般在合同基础上加成 10% 投保。如有可能, 卖方应按全同货币投保, 按 CIP 条件成交, 是否加保战争, 罢工, 暴乱及民变险, 由买方决定, 卖方并无加保此险的义务, 但若买方要求加保, 卖方应予办理, 不过, 加保此险的费用, 如事先未约定计入售价中, 同应由买主另行负担。

上述解释表明, CIP 等于 CPT 加保险费, 或者等于 FCA 加运费和保险费。CIP 与 CIF 这两种术语有许多相似之处。如在其价格构成因素中, 都包括通常的运费和约定的保险费, 故卖方都应承担安排运输, 保险的责任并支付有关的运费与保险费, 而且按这两种术语成交, 都属装运地交货, 其合同性质都为装运合同, 故货物在运输途中的风险, 均由买方承担, 这两种术语的不同之外, 主要是适和范围不同, CIF 仅适用于水上运输方式,

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

而 CIP 则适用于任何运输方,其中包括多式联运,此外,在交货和风险转移的具体部位以及运用的单据等方面存在一些差异。

二. 对其它贸易术语的解释

对 EXW 术语的解释

根据《1990 年通则》的规定, E 组唯一的术语是 EXW (即工厂交货, 其原文为 Ex Works (...named place)) 工厂交货, 是指卖方类其所交仙义务。按此贸易术语成交, 卖方即不承担将货物装上买方备妥的运输车辆, 也不负责办理货物出口结关手续, 除另有约定外, 买方应承担处卖方的所在地将货物运至预期目的地的全部费用和 risk, 因此, 工厂交货是卖方承担责任, 费用和贸易术语。

工厂交货, 本属按国内贸易的办法进行交货, 但也可用于国际贸易, 特别是陆地接壤国家之间。应用得比较普遍, 工厂交货的适用范围很广, 它适用于任何运输方式, 其中包括多式联运。

交易双方按工厂交货条件成交, 办理货物出口结关手续, 不是卖方负责, 而由买方承蝗, 在此情况下, 买方须了解出口国家的政府当避是否接受一个不往在该国的当事人或其代表在该国办理出口结关手续, 以免蒙不必要的损失, 如果在买方不能直接或间接地办理货物出口货物出口手续的情况下, 就不 应使用这一术语, 而应选用 FCA 术语。

对 FAS 术语的解释

FAS 术语的中译名为装运港船边交货 (...指定装运港), 其原文为 Free Alongside Ship (...named port of shipment)。装运港船边交货, 是指卖方把货物送到装运港码头船边。即船舶吊钩所及之处, 以便用纲轮上吊钩, 将货物吊到船上。

按装运船边交货条件成交, 买卖双方费用和 risk 的划分, 以船边为界, 货物交至船边前的一切费用和 risk (其中可能包括驳运费用和驳运过程中发生的货物 risk 损失。概由卖方负担, 当货物有效地交到船边后, 费用 risk 即由卖方转移给买方, 因此 FAS 术语要求买方办理出口结关手续, 在买方不能直接或间接办理出口手续的情况下, 不应使用这一术语。

FAS 术语的适用范围, 包括海运或内河航运, 按装运港船边交货条件成交, 卖方只负责按规定把货物交到船边, 而无办理化物出口手续的责任, 买方则应自行承担费用和 risk, 取得出口许可证和其它官方批准证件, 并办理货物出口结关手续, 但是, 如买方要求卖方协助取得出口许可证或其它官方批准证件, 并办一货物出口结关手续, 但是, 如买方要求卖方协助取得出口许可证或其它官方批准证件, 在由买方承担费用和 risk 的情况下, 卖方也可夫助办理, 关于这问题, 除上述一般解释外, 各国的惯例并一致, 如有些国家规定, 卖方应协助

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

取得出口许可证, 也有个别国家规定, 应由卖方取得出口许可证, 为了明确责任, 买卖双方在商订合同时, 应予以注意。

对 DAF 术语的解释

DAF 术语的中译名为边境交货 (.....指定地点), 其原文为 Delivered at Frontier (...named place)。按 DAF 条件成交卖方应负责办理出口结关手续, 备妥货物后, 将出售的货物运至边境上的指定地点, 在毗邻国家海关关境之前, 履行其交货义务, 在此术语下, 买卖双方费用风险的划分, 以边境交货地点为界, 卖方承担交货以前的一切费用和风险, 买方则承担交货后所发生的一切费用风险。

DAF 术语主要用于货物通过铁路或公路运输, 也可用其它作任何运输方式。

根据《1990 年通则》的规定, 买卖双方按边境交货条件成交时, “边境”一词可用于任何边境, 包括出口国边境, 为了明确交货责任和避免履约当中引起争议, 买卖双方事先准确地规定边境交货的具体地点是非常重要的, 假如在边境上被指定的交货地的具体地点未约定或习惯上未确定的话, 则卖方可以指定交货地选择最适合其要求的具体地点。

此外, 按 DAF 条件成交, 在边境交货后, 风险即由卖方转移给买方, 卖方无订立保险合同的义务, 但是, 如买方要增长卖方提供办理保险所必要的信息时, 卖方应予以提供。

对 DES 术语的解释

DES 术语的中译名为目的港船上交货, 其原文为 Delivered Ex Ship (...named port of destination)。按 DES 术语成交, 卖方应将其出售的货物运至约定的目的港, 并在船上交货, 买卖双方责任, 费用和风险的划分, 以目的港船上办理交接手续为界, 卖方承担在目的港船上将货交由买方处置以前的一切费用和风险, 买方同承担船上货物交由其处置时起的一切费用和风险, 其中包括负责卸货和办理货物进口结关手续

上述内容表明, 这一术语同 CIF 术语存在原同差轍, 其全表现在下列几个方面: 第一, 交货地点不同, 即 CIF 是装运港船上交货, 而 DES 是目的港船上交货。第二, 风险划分不同, 即在 CIF 中的风险由卖方负担, 第三, 交货方式不同, CIF 属象征性交货, 而 DES 属实际交货, 第四, 费用负担不同, 即在 CIF 条件下, 卖方则须负担货物运抵目的港交货前的一切费用, 由于有些人不了解这些差别, 故将 CIF 误称为“到岸价”。

DES 术语的适用范围和 CIF 术语一样, 也只适用于海运和内河航运。

采用 DES 术语时, 卖方虽无订立保险合同的义务, 但因货物在运输途中的风险由卖方承担, 故卖方必须通过向保险公司投保来转嫁这方面的风险, 可见, 卖方及时办理货运保险是关系到其自身利益的一项不可缺少的重

要工作, 卖方投保地, 应根据船舶所驶航线的风险程度和货物特性, 投保适当的险别。

按 DES 条件成交, 因同卖方自费订立运输合同或派船送货, 故卖方应将船舶预期到达时间通知买方, 发便买方做好受领货物的准备, 如买方有权确定这交货时间和受领货物的地点时, 他也应当给予卖方充分的通知, 发利货物交接工作的顺利进行, 如买方未按规定给予通知, 或未按时受领货物, 则由此引起的额外费用和 risk, 应由买方承担。

对 DEQ 术语的解释

DEQ 术语的中译名为目的港码头交货, 其原文为 Delivered Ex Quay (...named port of destination). 按此术语成交, 一般由卖方在约定目的港办理进口清关手续和支付关税, 损税及其它有关费用, 将船上货物卸到码头上并交付买方, 履行其交货义务, 卖方应承担因交货而产生的一切责任, 费用和 risk, 买方则承担卖方在目的港码头交货后的一切责任, 费用和 risk。

采用 DEQ 术语时, 常在 DEQ 后加注 “Duty Paid” (“关税已付”) 字样, 但是, 如当事人希望买方办理货物进口手续并支付关税, 同在 DEQ 后应加注 “Duty Unpaid” (“关税未付”) 一词不达意, 引外, 合同当事人要求排除卖方承担货物进口时征收的某项费用, (如增值税) 的义务, 则应加注 “Delivered Ex Quay v. A. T. Unpaid (...named port of destination)” (目的港码头交货, 增值税款付) DEQ 术语如同 DES 术语一样, 仅适用于海运和内河航运。

按 DEQ 条件成交时, 卖方应自负费用和 risk 取得进口许可证或其它官方批准证件, 并办理货物的进口手续, 如卖方不能直接取得进口许可证, 在费用和 risk 由卖方负担的情况下, 卖方可要求买方协助, 以间接取得这些证件, 如卖方没有直接或间接取得进口许可证, 就不应采用 DEQ 术语。

对 DDU 术语的解释

DDU 术语的中译名为未完税交货 (...指定目的港) 其原文为 Delivered Duty Unpaid (...named place of destination)。它是国际商会在《1990 年通则》中新增加的一种贸易术语, 采用此术语时, 卖方必须承担货物运至指定地点的一切费用及 risk (不包括关税, 捐税及进口时应支付的其它官费) 以及办理海关手续的费用和 risk。买方则须承担因其未能及时办理货物进口清关而引起的额外费用和 risk。但如果当事人希望卖方承担货物进口时应支付某项费用 (如增值税) 的义务, 则应订明 “Delivered Duty Unpaid, VAT. Paid (...named port of destination)” (未完税交货, 增值税已付、指定目的地)

DDU 术语适用于各种运输方式

在国际贸易实践中,一般地说,外国公司在许多国家不仅很难得到进口许可证,而且也很难获得关税及增值税等税捐的减免。而采用未完税交货术语,则免除了卖方这些义务,当卖方在目的地国家准备交货,而且办理进口结关和支付关税的情况下,可使用此术语,例如,欧洲共同市场各国货物进口结关一般不会遇到什么困难,故使用此术语非常合适,但是,对办理进口结关困难和费时的国家,卖方在结关以后承担交货义务可能会遇到风险,尽管按此术语成交,买方应承担因其未能及时办理进口结关手续而产生的额外费用和 risk,但对那引起办理货物进口结关手续困难的国家,卖方最好还是不要采用 DDU 术语。

7. 对 DDP 术语的解释

DDP 术语的 Delivered Duty Paid(...named place destination) 的缩写,其中译名为完税后交货 (.....指定目的港) 按此术语成交,卖方要负责把货物运至进口国指定的目的地并交付买支配,以履行其交货义务,此术语是卖方承担责任,费用和 risk 最大的一种,在货物交由买方处置以前的所有责任,费用和 risk,其中包括关税,损税,有产交货的其它费用,货物在运输途中发生灭失损坏的 risk 以及办理货物出口和进口手续的费用 risk 概由卖方承担。

如果当事人希望买方办理货物进口结关并支付关税,则应使用 DDU 术语,如果当事人希望排队卖方承担货物进口应支付的某此费(如增值税)的义务,则应明确规定:“Delivered Duty Paid, VAT. unpaid(...named place destination)” 完税后交货,增值税未付 (.....指定目的地)

DDp 术语,如同 D D U 术语一样,它可适用于各种运输方式。

按 D D P 术语成交,卖方应自行承担费用和 risk 直接取得进口许可证或其它官方批准证件,也可以在卖方承担费用和 risk 的情况下,要求买方协助,以间接取得这睦证件,如卖方不能直接或间接地取得进口许可证,就不应当采用 D D P 术语。

第四节 贸易术语的运用

在国际贸易中,合一地采用适当的贸易术语,对促地成交,提高经济效益和顺利履行合同,都有重要的意义,因此,买卖双主都希望采用对自身有利的贸易术语成交。由于贸易术语涉及买卖双方的利害得失,故洽商交易时,彼此应就采用何种贸易术语成交取得一致意见,并在买卖合同中具体订明。

一. 选用贸易术语需要考虑的因素

买卖双方洽商交易时,为了采用适当的贸易术语,需要考虑的因素很多,其中主要有列几点:

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系版权所有人。

体现平等互利和双方自愿的原则

在国际贸易中,按何种贸易术语成交。买卖双方应本着平等互利的精神。从方便贸易和促进成交出发,在彼此自愿的基础上商订,不宜强加于人,一般地说,在装运地或装运港交货情况下,是否按带保险的条件成交,根据国际贸易的一般习惯做法。原则上应着重买方的意见,由买方选择。

考虑运输条件

《1990 运输条件》对每种贸易术语适用于何种运输方式,都分别作了明确具体的规定,因此,买卖双方采用何种贸易术语,首先应考虑采用何种运输方式,此外,买卖双方还应考虑本身的运输力量以及安排运输有无困难。在本身有足够运输能力或安排运输无困难的情况下,可争取按由自身安排运输的条件成交(如按 FCA, FAS 或 FOB 进口,按 CIP, CIF 或 CFR 出口)否则,则应酌情争取按由对方安排运输的条件成交(如按 FCA, FAS 或 FOB 出口,按 CIP, CIF 或 CFR 进口)。

3.

国际贸易中的货物品种很多,不同类别的货物具有不同的特点,它们在运输方面各有不同要求,故安排运输的难易不同,运费开支大小也有差异。这是先用贸易术语应考虑的因素,此外,成交量的大小,也直接关系到安排运输是否有困难和经济上是否合算。当成交量太小,又无班轮通航的情况下,负责安排运输的一方,势必会增加运输成本,故选用贸易术语时,也应予以考虑。

4. 考虑运费因素

运费是货价构成因素之一,在选取用贸易术语时,应考虑货物经由路线的运费收取情况和运价变动趋势。一般地说,当运价看涨时,为了避免承担运价上涨的风险,可以选取用由对方安排运输的贸易术语成交,如按 C 组中的某种术语进口,按 F 组中的某种术语出口,在运价看涨的情况下,如因某种原因不得不采用由自身安排运输条件成交,则应将运价上涨的风险考虑到货价中去以免承担运价变动的风险损失。

5. 考虑运输途中的风险

在国际贸易中,交易的货物一般需要通过长途运输,货物在运输过程中可能遇到各种自然灾害,意外事故等风险,特别是当遇到战争或正常的国际贸易遭到人为障碍与破坏的时期和地区,则运输途中的风险更大,因此,买卖双方洽商交易时,必须根据不同时期,不同地区,不同运输路线和运输方式的风险情况,并结合购销意图来选用适当的贸易术语。

6. 考虑办理进出口货物结关手续有困难

在国际贸易中, 关于进出口货物的结关手续, 有些国家规定只能由结关所在国的当事人安排或代为办理, 有些国家则无此项限制因此, 买卖双方为了避免承担办理进出口结关手续有困难的风险在洽商交易这前, 必须了解有关政府当局关于办理进出口货物具体规定, 以便函的情选用适当的贸易术语, 例如, 当某出口国政府当局规定, 买方不能直接或间接办理出口结关手续, 则不宜按 E X W 条件成交, 而应选 F C A 术语成交。

7. 考虑船舷为界有无实际意义

在装运港交货条件下, 按照一般传统的解释, 关于货物费用和风险的划分, 以装运港船舷为界, 但按《1990年通则》规定, 如要求卖方在船舶到港前即将货物交到货站, 或采用滚装, 滚卸或集装箱运输时, 由于费用和 risk 以航舷为界来划分已失去实际意义, 在此情况下, 就不宜采用 F O B, C F R 或 C I F 术语成交, 而应分别选用相应的 F C A, C P T 或 C I P 术语来取代更为适宜。

二. 贸易术语与买卖合同的关系

由当事人自愿选定买卖合同中的贸易术语

在国际贸易中, 交易双方采用何种贸易术语成交, 应在买卖合同中具体订明, 由于有关贸易术语的国际贸易惯例是建立在当事人“意思自治”的基础上, 具有任意法的性质, 故当事人选用何种贸易术语及其所采用的术语受何种惯例管辖。完全根据自愿的原则来确定, 如交易双方愿意采用《1990年通则》中的 F O B 术语, 并愿受该《通则》的管辖, 则可在买卖合同中明确规定: F O B Incoterms1990. 即使交易双方同意采用《1990年通则》中的规定作为买卖合同的基础条件, 也可同时在买卖合同中酌情作出某些不同于该《通则》的具体规定, 在实际履行买卖合同时, 仍然应以买卖合同规定为准。

贸易术语一般确定买卖合同的性质

贸易术语是确定买卖合同性质的一个重要因素, 一般地说, 采用何种贸易术语成交, 则买卖合同的性质也相应可以确定, 有时, 甚至以某种贸易术语的名称来给买卖合同命名, 如 F O B 合同, C I F 合同等, 在通常情况下, 贸易术语的性质与买卖合同的性质是相吻合的, 按 F 组和 C 组术语成交时, 卖方都是在起运国或装船国履行其交货义务, 这两种术语都具有装运地或装运港交货的性质。因此, 按这两组术语签订的买卖合同, 其性质都属于装运合同的类别, 但是按 D 组术语成交时, 卖方必须承担货物运至目的地的所有费用和 risk, 即在到达点履行其交货义务, 故按 D 组术语签订的买卖合同, 其性质属于到达合同的类别, 装运合同与到达合同的性质是完全不同的, 我们必须予以区别。由于 C 组术语存在费用划分和 risk 划分两个分界点, 也由于有些人对贸易术语与合同性质的关系缺乏正确理解, 所以按 C 组术语签订的买卖合同, 容易被人们误认为是“到达合同”按 C I F 条件成交的价格, 往往被人们误认为是“到岸价格”, 这种误解, 对实际工作已产生了不利的影响。

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

响, 应当引起人们高度的重视。

贸易术语并不是决定买卖合同性质唯一的因素

贸易术语通常虽确定买卖合同的性质, 但它并不是决定合同性质唯一的因素, 决定买卖合同性质的还有其他因素, 例如, 交易双方约定使用 C I F 术语, 但同时又约定: “以货物到达目的港作为支付货款的前提条件。”按此条件签订的合同, 就不是装运合同, 而应当是到达合同, 因为, 在这里, 支付条件是确定合同性质的决定因素, 由此可见, 确定买卖合同的性质, 不能单纯看采用何种贸易术语, 还应看买卖合同中的其它条件是如何规定的。

避免贸易术语与买卖合同中的其它条件相矛盾

为了容易明买卖合同的性质和分清买卖双方的义务, 以免引起争议, 交易双方选用的贸易术语应与买卖合同的性质相吻合。也就是说, 买卖双方应根据交货等成交条件选用相应的贸易术语, 防止出现贸易术语与买卖合同的其他条件不吻合, 甚至互相矛盾的情况, 尤其在选用 C 组术语成交时, 在涉及增加卖方义务的规定时, 更应审慎从事, 以免出现与贸易术语含义相矛盾的内容。

5. 注意买卖合同中的贸易术语与运输合同中的术语互相衔接 (1990 年通则) 中的有关规定,

仅适用于买卖合同中的贸易术语, 而绝不适用于运输合同中的术语 (有时它们用同样类似的词表示), 尤其不适用于各种租船合同中的贸易术语, 由于租船合同的术语对于装卸时间和装卸费用的限定更为严格, 故交易双方应在买卖合同中用特别条款就可能就这些问题作出明确具体的规定, 也就是说, 交易双方签订买卖合同时, 应尽可能考虑运输合同的要求, 以便为随后订立的运输合同打下良好的基础, 从而有利于买卖合同的履行, 如忽略运输条件, 使买卖合同中的运输条件订得不适当, 这不仅会给运输造成困难, 而且会影响买卖合同的履行, 但另一方面运输合同是为履行买卖合同而签订的, 因此, 负责安排运输的买方或卖方在商订运输合同时, 条必以买卖合同为依据, 使运输合同与买卖合同互相衔接, 以保证买卖合同的顺利履行, 例如, 交易双方按 C I F Liner Terms 条件签订买卖合同, 即约定买方不负担卸货费, 则卖方签订运输合同时, 就应考虑卸货费的负担问题, 即应按由船方负担卸货费 (Free In , F1) 的条件洽租船舶, 以便使运输合同与买卖合同互相衔接。

综上所述, 足见在贸易术的运用方面, 不仅要考虑各种有利害关系因素, 而且还要正确理解和处理好贸易术语与合同的关系, 只有这样, 才能把生意做精, 把买卖做活, 从而有效地提高对外贸易经济效益

海运业务常用缩略语

简称 中文解释 英文全称

A/W 全水路 All Water

ANER 亚洲北美东行运费协定 Asia NorthAmerica EastboundRate

B/L 海运提单 Bill of Lading

B/R 买价 Buying Rate

BAF 燃油附加费 Bunker AdjustmentFactor

C&F 成本加海运费 COST AND FREIGHT

C.C 运费到付 Collect

C.S.C 货柜服务费 Container Service Charge

C.Y. 货柜场 Container Yard

C/(CNEE) 收货人 Consignee

C/O 产地证 Certificate of Origin

CAF 货币汇率附加费 Currency Adjustment Factor

CFS 散货仓库 Container Freight Station

CFS/CFS 散装交货 (起点/终点)

CHB 报关行 Customs House Broker

CIF 成本, 保险加海运费 COST, INSURANCE, FRIGHT

CIP 运费、保险费付至目的地 Carriage and Insurance Paid To

COMM 商品 Commodity

CPT 运费付至目的地 Carriage Paid To

CTNR 柜子 Container

CY/CY 整柜交货 (起点/终点)

D/A 承兑交单 Document Against Acceptance

D/O 到港通知 Delivery Order

D/P 付款交单 Document Against Payment

DAF 边境交货 Delivered At Frontier

DDC 目的港码头费 Destination Delivery Charge

DDP 完税后交货 Delivered Duty Paid

DDU 未完税交货 Delivered Duty Unpaid

DEQ 目的港码头交货 Delivered Ex Quay

DES 目的港船上交货 Delivered Ex Ship

Doc#	文件号码	Document Number
EPS	设备位置附加费	Equipment Position Surcharges
Ex	工厂交货	Work/ExFactory
F/F	货运代理	Freight Forwarder
FAF	燃料附加费	Fuel AdjustmentFactor
FAK	各种货品	Freight All Kind
FAS	装运港船边交货	Free Alongside Ship
FCA	货交承运人	Free Carrier
FCL	整柜	Full Container Load
Feeder Vessel/Lighter	驳船航次	
FEU 40	‘柜型 Forty-Foot Equivalent Unit 40’	
FMC	联邦海事委员会	Federal Maritime Commission
FOB	船上交货	Free On Board
GRI	全面涨价	General RateIncrease
H/C	代理费	Handling Charge
HBL	子提单	House B/L
I/S	内销售	Inside Sales
IA	各别调价	Independent Action
L/C	信用证	Letter of Credit
Land Bridge	陆桥	
LCL	拼柜	Less Than Container Load
M/T	尺码吨 (即货物收费以尺码计费)	Measurement Ton
MB/L	主提单	Master Bill Of Loading
MLB	小陆桥, 自一港到另一港口	Minni Land Bridge
Mother Vessel	主线船	
MTD	多式联运单据	Multimodal Transport Document
N/F	通知人	Notify
NVOCC	无船承运人	Non Vessel OperatingCommon Carrier
O/F	海运费	Ocean Freight
OBL	海运提单	Ocean (or original)B/L
OCP	货主自行安排运到内陆点	Overland Continental Point
OP	操作	Operation
ORC	本地收货费用 (广东省收取)	Origen Recevie Charges
P.P	预付	Prepaid

PCS 港口拥挤附加费 Port Congestion Surcharge

POD 目的地港 Port Of Destination

POL 装运港 Port Of Loading

PSS 旺季附加费 Peak Season Sucharges

S/(Shpr) 发货人 Shipper

S/C 售货合同 Sales Contract

S/O 装货指示书 Shipping Order

S/R 卖价 Selling Rate

S/S Spread Sheet Spread Sheet

SC 服务合同 Service Contract

SSL 船公司 Steam Ship Line

T.O.C 码头操作费 Terminal Operations Option

T.R.C 码头收柜费 Terminal Receiving Charge

T/S 转船, 转运 Trans-Ship

T/T 航程 Transit Time

TEU 20 '柜型 Twenty-Foot Equivalent Unit 20'

THC 码头操作费 (香港收取) Terminal Handling Charges

TTL 总共 Total

TVC/ TVR 定期定量合同 Time Volume Contract/ Rate

VOCC 船公司 Vessel Operating Common Carrier

W/M 即以重量吨或者尺码吨中从高收费 Weight or Measurement ton

W/T 重量吨(即货物收费以重量计费) Weight Ton

YAS 码头附加费 Yard Surcharges

L/C SIMPLE

Issue of a Documentary Credit

BKCHCNBJA08E SESSION: 000 ISN: 000000

BANK OF CHINA

LIAONING

NO. 5 ZHONGSHAN SQUARE

ZHONGSHAN DISTRICT

DALIAN

CHINA

Destination Bank : KOEXKRSEXXX MESSAGE TYPE: 700

KOREA EXCHANGE BANK

SEOUL

178.2 KA, ULCHI RO, CHUNG-KO

Type of Documentary Credit 40A IRREVOCABLE

Letter of Credit Number 20 LC84E0081/99

Date of Issue 31G 990916

Date and Place of Expiry 31D 991015 KOREA

Applicant Bank 51D BANK OF CHINA LIAONING BRANCH

Applicant 50 DALIAN WEIDA TRADING CO., LTD.

Beneficiary 59 SANGYONG CORPORATION

CPO BOX 110

SEOUL

KOREA

Currency Code, Amount 32B USD 1,146,725.04

Available with...by... 41D ANY BANK BY NEGOTIATION

Drafts at 42C 45 DAYS AFTER SIGHT

Drawee 42D BANK OF CHINA LIAONING BRANCH

Partial Shipments 43P NOT ALLOWED

Transshipment 43T NOT ALLOWED

Shipping on Board/Dispatch/Packing in Charge at/ from

44A RUSSIAN SEA

Transportation to 44B DALIAN PORT, P.R.CHINA

Latest Date of Shipment 44C 990913

Description of Goods or Services: 45A

FROZEN YELLOWFIN SOLE WHOLE ROUND (WITH WHITE BELLY) USD770/MT CFR DALIAN QUANTITY:

200MT

ALASKA PLAICE (WITH YELLOW BELLY) USD600/MT CFR DALIAN QUANTITY: 300MT

Documents Required: 46A

1. SIGNED COMMERCIAL INVOICE IN 5 COPIES.

2. FULL SET OF CLEAN ON BOARD OCEAN BILLS OF LADING MADE OUT TO ORDER AND BLANK
ENDORSED, MARKED "FREIGHT PREPAID" NOTIFYING LIAONING OCEAN FISHING CO., LTD.

TEL: (86) 411-3680288

3. PACKING LIST/WEIGHT MEMO IN 4 COPIES INDICATING QUANTITY/GROSS AND NET WEIGHTS OF
EACH PACKAGE AND PACKING CONDITIONS AS CALLED FOR BY THE L/C.

4. CERTIFICATE OF QUALITY IN 3 COPIES ISSUED BY PUBLIC RECOGNIZED SURVEYOR.

5. BENEFICIARY'S CERTIFIED COPY OF FAX DISPATCHED TO THE ACCOUNTEE WITH 3 DAYS AFTER
SHIPMENT ADVISING NAME OF VESSEL, DATE, QUANTITY, WEIGHT, *value* OF SHIPMENT, L/C NUMBER
AND CONTRACT NUMBER.

6. CERTIFICATE OF ORIGIN IN 3 COPIES ISSUED BY AUTHORIZED INSTITUTION.

7. CERTIFICATE OF HEALTH IN 3 COPIES ISSUED BY AUTHORIZED INSTITUTION.

ADDITIONAL INSTRUCTIONS: 47A

1. CHARTER PARTY B/L AND THIRD PARTY DOCUMENTS ARE ACCEPTABLE.

2. SHIPMENT PRIOR TO L/C ISSUING DATE IS ACCEPTABLE.

3. BOTH QUANTITY AND AMOUNT 10 PERCENT MORE OR LESS ARE ALLOWED.

Charges 71B ALL BANKING CHARGES OUTSIDE THE OPENING BANK ARE FOR BENEFICIARY'S
ACCOUNT.

Period for Presentation 48 DOCUMENTS MUST BE PRESENTED WITHIN 15 DAYS AFTER THE DATE OF
ISSUANCE OF THE TRANSPORT DOCUMENTS BUT WITHIN THE VALIDITY OF THE CREDIT.

Confirmation Instructions 49 WITHOUT

Instructions to the Paying/Accepting/Negotiating Bank: 78

1. ALL DOCUMENTS TO BE FORWARDED IN ONE COVER, UNLESS OTHERWISE STATED ABOVE.

2. DISCREPANT DOCUMENT FEE OF USD 50.00 OR EQUAL CURRENCY WILL BE DEDUCTED FROM
DRAWING IF DOCUMENTS WITH DISCREPANCIES ARE ACCEPTED.

"Advising Through" Bank 57A KOEXKRSEXXX MESSAGE TYPE: 700

KOREA EXCHANGE BANK

SEOUL

178.2 KA, ULCHI RO, CHUNG-KO

海运运费计算

1. 班轮运价

(1) 有关名词: 1. 基本费率 (BASIC RATE), 是指每一计费单位 (如一运费吨) 货物收取的基本运费。基本费率有等级费率, 货种费率, 从价费率, 特殊费率和均一费率之分。班轮运费是由基本运费和附加费两部分组成。

2. 附加费 (SURCHARGES): 为了保持在一定时期内基本费率的稳定, 又能正确反映出各港的各种货物的航运成本, 班轮公司在基本费率之外, 又规定了各种费用。

主要有: (1) 燃油附加费 (BUNKER SURCHARGE OR BUNKER ADJUSTMENT FACTOR--B.A.F.). 在燃油价格突然上涨时加收。(2) 货币贬值附加费 (DEVALUATION SURCHARGE OR CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR--C.A.F.). 在货币贬值时, 船方为实际收入不致减少, 按基本运价的一定百分比加收的附加费。(3) 转船附加费 (TRANSHIPMENT SURCHARGE). 凡运往非基本港的货物, 需转船运往目的港, 船方收取的附加费, 其中包括转船费和二程运费。(4) 直航附加费 (DIRECT ADDITIONAL). 当运往非基本港的货物达到一定的货量, 船公司可安排直航该港而不转船时所加收的附加费。(5) 超重附加费 (HEAVY LIFT ADDITIONAL) 超长附加费 (LONG LENGTH ADDITIONAL) 和超大附加费 (SURCHARGE OF BULKY CARGO)。当一件货物的毛重或长度或体积超过或达到运价本规定的数值时加收的附加费。(6) 港口附加费 (PORT ADDITIONAL OR PORT SUECHARGE)。有些港口由于设备条件差或装卸效率低, 以及其他原因, 船公司加收的附加费。(7) 港口拥挤附加费 (PORT CONGESTION SURCHARGE)。有些港口由于拥挤, 船舶停泊时间增加而加收的附加费。(8) 选港附加费 (OPTIONAL SURCHARGE)。货方托运时尚不能确定具体卸港, 要求在预先提出的两个或两个以上港口中选择一港卸货, 船方加收的附加费。(9) 变更卸货港附加费 (ALTERNATIONAL OF DESTINATION CHARGE) 货主要求改变货物原来规定的港港, 在有关当局 (如海关) 准许, 船方又同意的情况下所加收的附加费。(10) 绕航附加费 (DEVIATION SURCHARGE)。由于正常航道受阻不能通行, 船舶必须绕道才能将货物运至目的港时, 船方所加收的附加费。

(2) 运费计算标准 (BASIS/UNIT FOR FREIGHT CALCULATION): 通常有按货物重量; 按货物尺码或体积; 按货物重量或尺码, 选择其中收取运费较高者计算运费; 按货物 FOB 价收取一定百分比作为费, 称为从价运费; 按每件为一单位计收; 由船货双方临时议定价格收取运费, 称为议价。

(3) 运费计算步骤: (1) 选择相关的运价本; (2) 根据货物名称, 在货物分级表中查到运费计算标准 (BASIS) 和等级 (CLASS); (3) 在等级费率表的基本费率部分, 找到相应的航线, 启运港, 目的港, 按等级查到基本运

价。

(4) 再从附加费部分查出所有应收(付)的附加费项目和数额(或百分比)及货币种类;(5) 根据基本运价和附加费算出实际运价;(6) 运费=运价 X 运费吨

2.租船的运费计算:

程租合同中有的规定运费率,按货物每单位重量或体积若干金额计算;有的规定整船包价(LUMPSUM FREIGHT)。费率的高低主要决定于租船市场的供求关系,但也与运输距离,货物种类,装卸率,港口使用,装卸费用划分和佣金高低有关。合同中对运费按装船重量(INTAKEN QUANTITY)或卸船重量(DELIVERED QUANTITY)计算,运费是预付或到付,均须订明。特别要注意的是应付运费时间是指船东收到的日期,而不是租船人付出的日期。

装卸费用的划分法:(1) 船方负担装卸费(GROSS OR LINER OR BERTH TERMS)又称“班轮条件”。(2)

船方不负担装卸费(FREE IN AND OUT-FIO)采用这一条件时,还要明确理舱费和平舱费由谁负担。一般都规定租船人负担,即船方不负担装卸,理舱和平舱费条件(FREE IN AND OUT, STOWED, TRIMMED-F.I.O.S.T.)。

(3) 船方管装不管卸(FREE OUT-F.O.)条件。(4) 船方管卸不管装(FREE IN-F.I.)条件。

3.集装箱海运运费

目前,集装箱货物海上运价体系较内陆运价成熟。基本上分为两个大类,一类是套用件杂货运费计算方法,即以每运费吨为单位(俗称散货价),另一类是以每个集装箱为计费单位(俗称包箱价)。

1.件杂货基本费率加附加费:

- (1) 基本费率--参照传统件杂货运价,以运费吨为计算单位,多数航线上采用等级费率。
- (2) 附加费--除传统杂货所收的常规附加费外,还要加收一些与集装箱货物运输有关的附加费。

2.包箱费率(BOX RATE):这种费率以每个集装箱为计费单位,常用于集装箱交货的情况,即 CFS-CY 或 CY-CY 条款,常见的包箱费率有以下三种表现形式:

(1) FAK 包箱费率(FREIGHT FOR ALL KINDS)--即对每一集装箱不细分箱内货类,不计货量(在重要限额之内)统一收取的运价。

本外贸资料收集于互联网,仅供个人学习参考之用,如有其它任何商业用途,请联系版权所有人。

(2) FCS 包箱费率 (FREIGHT FOR CLASS) --按不同货物等级制定的包箱费率, 集装箱普通货物的等级划分与杂货运输分法一样, 仍是 1-20 级, 但是集装箱货物的费率差级大大小于杂货费率级差, 一般低级的集装箱收费高于传统运输, 高价货集装箱低于传统运输; 同一等级的货物, 重货集装箱运价高于体积货运价。可见, 船公司鼓励人们把高价货和体积货装箱运输。在这种费率下, 拼箱货运费计算与传统运输一样, 根据货物名称查得等级, 计算标准, 然后去套相应的费率, 乘以运费吨, 即得运费。

(3) FCB 包箱费率 (FREIGHT FOR CLASS 或 BASIS) --这是按不同货物等级或货类以及计算标准制订的费率。

空运运费的计算

(一) 计费重量: 航空公司规定, 在货物体积小, 重量大时, 按实际重量计算; 在货物体积大, 重量小时, 按体积计算。在集中托运时, 一批货物由几件不同的货物组成, 有轻泡货也有重货。其计费重量则采用整批货物的总毛重或总的体积重量, 按两者之中较高的一个计算。

(二) 航空公司运价和费用的种类

1. 运价 (RATES): 承运人为运输货物对规定的重量单位 (或体积) 收取的费用称为运价。运价指机场与机场间的 (AIRPORT TO AIRPORT) 空中费用, 不包括承运人, 代理人或机场收取的其他费用。

2. 运费 (TRANSPORTATION CHARGES): 根据适用运价计得的发货人或收货人应当支付的每批货物的运输费用称为运费。

3. 航空公司按国际航空运输协会所制定的三个区划费率收取国际航空运费。一区主要指南北美洲, 格陵兰等; 二区主要指欧洲, 非洲, 伊朗等; 三区主要指亚洲, 澳大利亚

4. 主要的航空货物运价有四类: (1) 一般货物运价 (GENERAL CARGO RATE "GCR"); (2) 特种货物运价或指定商品运价 (SPECIAL CARGO RATE; SPECIFIC COMMODITY RATE "SCR"); (3) 货物的等级运价 (CLASS RATE "CCR"); (4) 集装箱货物运价 (UNITIZED CONSIGNMENTS RATE "UCR")

(三) 起码运费: 是航空公司办理一批货物所能接受的最低运费, 不论货物的重量或体积大小, 在两点之间运输一批货物应收取的最低金额。不同地区有不同的起码运费。

(四) 有关运价的其他规定: 各种不同的航空运价和费用都有下列共同点: 1. 运价是指从一机场到另一机场。而且只适用于单一方向。2. 不包括其他额外费用。如提货, 报关, 接交和仓储费用等。3. 运价通常使用当地货币公布。4. 运价一般以公斤或磅为计算单位。5. 航空运单中的运价是按出具运单之日所适用的运价。

海运程序

1. 海运出口运输工作, 在以 CIF 或 CFR 条件成交, 由卖方安排运输时, 其工作程序如下:

(1) 审核信用证中的装运条款: 为使出运工作顺利进行, 在收到信用证后, 必须审核证中有关的装运条款, 如装运期, 结汇期, 装运港, 目的港, 是否能转运或分批装运以及是否指定船公司, 船名, 船籍和船级等, 有的来证要求提供各种证明, 如航线证明书, 船籍证等, 对这些条款和规定, 我应

根据我国政策, 国际惯例, 要求是否合理和或是否能办到等来考虑接受或提出修改要求。

(2) 备货报验: 就是根据出口成交合同及信用证中有关货物的品种, 规格, 数量, 包装等的规定, 按时, 按质, 按量地准备好应交的出口货物, 并做好申请报验和领证工作。冷藏货要做好降温工作, 以保证装船时符合规定温度要求。在我国, 凡列入商检机构规定的“种类表”中的商品以及根据信用证, 贸易合同规定由商检机构出具证书的商品, 均需在出口报关前, 填写“出口检验申请书”申请商检。有的出口商品需鉴定重量, 有的需进行动植物检疫或卫生, 安全检验的, 都要事先办妥, 取得合格的检验证书。做好出运前的准备工作, 货证都已齐全, 即可办理托运工作。

(3) 托运订舱: 编制出口托运单, 即可向货运代理办理委托订舱手续。货运代理根据货主的具体要求按航线分类整理后, 及时向船公司或其代理订舱。货主也可直接向船公司或其代理订舱。当船公司或其代理签出装货单, 定舱工作即告完成, 就意味着托运人和承运人之间的运输合同已经缔结。

(4) 保险: 货物订妥舱位后, 属卖方保险的, 即可办理货物运输险的投保手续。保险金额通常是以发票的 CIF 价加成投保 (加成数根据买卖双方约定, 如未约定, 则一般加 10% 投保)。

(5) 货物集中港区: 当船舶到港装货计划确定后, 按照港区进货通知并在规定的期限内, 由托运人办妥集运手续, 将出口货物及时运至港区集中, 等待装船, 做到批次清, 件数清, 标志清。要注意特别注意与港区, 船公司以及有关的运输公司或铁路等单位保持密切联系, 按时完成进货, 防止工作脱节而影响装船进度。

(6) 报关工作: 货物集中港区后, 把编制好的出口货物报关单连同装货单, 发票, 装箱单, 商检证, 外销合同, 外汇核销单等有关单证向海关申报出口, 经海关关员查验合格放行后方可装船。

(7) 装船工作: 在装船前, 理货员代表船方, 收集经海关放行货物的装货单和收货单, 经过整理后, 按照积载图和舱单, 分批接货装船。装船过程中, 托运人委托的货运代理应有人在现场监装, 随时掌握装船进度并处理临时发生的问题。装货完毕, 理货组长要与船方大副共同签署收货单, 交与托运人。理货员如发现某批有缺陷或包装不良, 即在收货单上批注, 并由大副签署, 以确定船货双方的责任。但作为托运人, 应尽量争取不在收货单上批注以取得清洁提单。

(8) 装船完毕, 托运人除向收货人发出装船通知外, 即可凭收货单向船公司或其代理换取已装船提单, 这时运输工作即告一段落。

(9) 制单结汇: 将合同或信用证规定的结汇单证备齐后, 在合同或信用证规定的议付有效期限内, 向银行交单, 办理结汇手续。

2. 集装箱运输出口程序:

(1) 订舱--发货人根据贸易合同或信用证条款的规定, 在货物托运前一定时间内填好集装箱货物托运单 (CONTAINER BOOKING NOTE) 委托其代理或直接向船公司申请订舱。

(2) 接受托运申请--船公司或起代理公司根据自己的运力, 航线等具体情况考虑发货人的要求, 决定接受与否, 若接受申请就着手编制订舱清单, 然后分送集装箱堆场 (CY), 集装箱货运站 (CFS), 据以安排空箱及办理货运交接。

(3) 发放空箱--通常整箱货货运的空箱由发货人到集装箱码头堆场领取, 有的货主有自备箱; 拼箱货货运的空箱由集装箱货运站负责领取。

(4) 拼箱货装箱--发货人将不足一整箱的货物交至货运站, 由货运站根据订舱清单和场站收据负责装箱, 然后由装箱人编制集装箱装箱单 (CONTAINER LOAD PLAN)。

(5) 整箱货交接--由发货人自行负责装箱, 并将已加海关封志的整箱货运到 CY。CY 根据订舱清单, 核对应场站收据 (DOCK RECEIPT D/R) 及装箱单验收货物。

(6) 集装箱的交接签证--CY 或 CFS 在验收货物和/或箱子, 即在场站收据上签字, 并将签署后的 D/R 交还给发货人。

(7) 换取提单--发货人凭 D/R 向集装箱运输经营人或其代理换取提单 (COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING)。

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

LADING), 然后去银行办理结汇。

(8) 装船--集装箱装卸区根据装货情况, 制订装船计划, 并将出运的箱子调整到集装箱码头前方堆场, 待船靠岸后, 即可装船出运。

3. 主要货运单证及其制作

(1) 托运单 (SHIPPING NOTE--B/N) 有的地方称为“下货纸”, 是托运人根据贸易合同和信用证条款内容填制的, 向承运人或其代理办理货物托运的单据。承运人根据托运单内容, 并结合船舶的航线, 挂靠港, 船期和舱位等条件考虑, 认为合适后, 即接受托运。托运单制作应注意: (1) 目的港: 名称须明确具体, 并与信用证描述一致, 如有同名港时, 须在港口名称后注明国家, 地区或州, 城市。如信用证规定目的港为选择港 (OPTIONAL PORTS), 则应是同一航线上的, 同一航次挂靠的基本港。

(2) 运输编号, 即委托书的编号。

每个具有进出口权的托运人都有一个托运代号 (通常也是商业发票号), 以便查核和财务结算。 (3) 货物名称

应根据货物的实际名称, 用中英文两种文字填写, 更重要的是要与信用证所列货名相符。

(4) 标记及号码, 又称唛头 (SHIPPING MARK), 是为了便于识别货物, 防止错发货, 通常由型号, 图形货收货单位简称, 目的港, 件数或批号等组成。

(5) 重量尺码。重量的单位为公斤, 尺码为立方米;

(6) 托盘货要分别注明盘的重量, 尺码和货物本身的重量, 尺码, 对超长, 超重, 超高货物, 应提供每一件货物的详细的体积 (长, 宽, 高) 以及每一件的重量, 以便货运公司计算货物积载因素, 安排特殊的装货设备。

(7) 运费付款方式。一般有运费预付 (FREIGHT PREPAID) 和运费到付 (FREIGHT COLLECT)。有的转运货物, 一程运输费预付, 二程运费到付, 要分别注明。

(8) 可否转船, 分批, 以及装期, 效期等均应按信用证或合同要求一一注明。

(9) 通知人, 收货人, 按需要决定是否填。

(10) 有关的运输条款, 订舱, 配载信用证货客户有特殊要求的也要一一列明。

(2) 装货单 (SHIPPING ORDER--S/O)

是接受了托运人提出装运申请的船公司, 签发给托运人, 凭以命令船长将承运的货物装船的单据。装货单既可作为装船依据, 又是货主凭以向海关办理出口申报手续的主要单据之一。

(3) 收货单 (MATES RECEIPT--M/R),

又称大副收据, 是船舶收到货物的收据及货物已经装船的凭证。

由于上述三份单据的主要项目基本一致, 故在我国一些主要港口的做法是, 将它们制成联单, 一次制单, 既可减少工作量, 又可减少差错。

(4) 装货清单 (LOADING LIST)

是承运人根据装货单留底, 将全船待装货物按目的港和货物性质归类, 依航次, 靠港顺序排列编制的装货单汇总清单, 是船上大副编制配载计划的主要依据, 又是供现场理货人员进行理货, 港方安排驳运, 进出库场以及承运人掌握情况的业务单据。

(5) 提货单 (DELIVERY ORDER--D/O)

又称小提单。收货人凭正本提单或副本提单随同有效的担保向承运人或其代理人换取的, 可向港口装卸部门提取货物的凭证。发放小提单时应做到: (1) 正本提单为合法持有人所持有(2)提单上的非清洁批注应转上小提单。(3) 当发生溢短残情况时, 收货人有权向承运人或其代理获得相应的

签证。(4) 运费未付的, 应在收货人付清运费及有关费用后, 方可放小提单。

(6) 海运提单 (BILL OF LADING--B/L) 提单是承运人或其代理人应托运人的要求所签发的货物收据 (RECEIPT OF GOODS), 在将货物收归其照管后签发, 证明已收到提单上所列明的货物; 是一种货物所有权凭证 (DOCUMENT OF TITLE)。提单持有人可据以提取货物, 也可凭此向银行押汇, 还可在载货船舶到达目的港交货之前进行转让; 是承运人与托运人之间运输合同的证明。

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

海运提单的种类:

1. 根据货物是否已装船, 可分为已装船提单 (SHIPPED ON BOARD B/L) 和备用提单 (RECEIVED FOR SHIPMENT B/L)。前者是指货物已装上船后签发的提单, 而后者是指承运人已接管货物并准备装运时所签发的提单, 所以又称收讫待运提单。在贸易合同中, 买方一般要求卖方提供已装船提单, 因为已装船提单上有船名和装船日期, 对收货人按时收货有保障。

2. 根据货物外表状况有无不良批注, 提单可分为清洁提单 (CLEAN B/L) 和不清洁提单 (UNCLEAN OR FOUL B/L)。前者是指货物装船时表面状况良好, 一般未经加添明显表示货物及/或包装有缺陷批注的提单。在对外贸易中, 银行为安全起见, 在议付货款时均要求提供清洁提单。后者是指承运人在提单上已加注货物及/或包装状况不良或存在缺陷等批注的提单。

3. 根据不同运输方式, 提单可分为直达提单 (DIRECT B/L), 转船提单 (TRANSHIPMENT B/L), 联运提单 (THROUGH B/L) 和联合运输提单 (COMBINED TRANSPORT B/L) 等。直达提单是承运人签发的由起运港以船舶直接运达目的港的提单。如起运港的载货船舶不直接驶往目的港, 须在转船港换装另一船舶运达目的港时所签发的提单, 称为转船提单。如果货物需经两段或两段以上运输运达目的港, 而其中有一段是海运时, 如海陆, 海空联运或海海联运所签发的提单称为联运提单。所以转船提单实际上也是联运提单的一种。而联合运输则必须是两种或两种以上不同的运输方式的连贯运输时, 承运人所签发的货物提单。因此, 联合运输提单也叫多式联运提单。目前在实务中, 不少船公司把联运提单与联合运输提单使用同一格式, 只是在作为联合运输提单使用时, 必须在提单上列明起运港和目的港外, 还要列明收货地, 交货地及前段运输工具名称等。

4. 根据提单抬头不同, 提单可分为记名提单 (STRAIGHT B/L), 不记名提单 (BEARER B/L) 和指示提单 (ORDER B/L)。记名提单在收货人一栏内列明收货人名称, 所以又称为收货人抬头提单, 这种提单不能用背书方式转让, 而货物只能交与列明的收货人, 不记名提单是在提单上不列明收货人名称的提单, 谁持有提单, 谁就可凭提单向承运人提取货物, 承运人交货是凭单不凭人。指示提单上不列明收货人, 可凭背书进行转让, 有利于资金的周转, 在国际贸易中应用较普遍。提单背书 (ENDORSMENT) 有空白背书和记名背书两种。空白背书是由背书人 (即提单转让人) 在提单背面签上背书人单位名称及负责人签章, 但不注明被背书人的名称, 也不须取得原提单签发人的认可。指示提单一经背书即可转让, 意味着背书人确认该提单的所有权转让。记名背书除同空白背书需由背书人签章外, 还要注明被背书人的名称。如被背书人再进行转让, 必须再加背书。即使提单有凭托运人的指示, 凭收货人指示和凭进口方银行指示等, 则分别需托运人, 收货人或进口方银行背书后方可转让或提货。

此外, 还分为有全式提单和简式提单; 运费预付提单和运费到付提单; 正本提单和副本提单; 租船合同下的提单; 舱面提单, 倒签提单, 预借提单等等

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系版权所有人。

航空货物尺寸规定

货物重量按毛重计算, 计量单位为公斤。重量不足 1 公斤的尾数四舍五入。每张航空货运单的货物重量不足 1 公斤时, 按 1 公斤计算。贵重物品按实际毛重计算, 计算单位为 0. 1 公斤。

非宽体飞机载运的货物, 每件货物重量一般不超过 80 公斤, 体积一般不超过 40×60×100 厘米。宽体飞机载运的货物, 每件货物重量一般不超过 250 公斤, 体积一般不超过 100×100×140 厘米。超过以上重量和体积的货物, 承运人可依据机型及出发地和目的地机场的装卸设备条件, 确定可收运货物的最大重量和体积。

每件货物的长、宽、高之和不得小于 40 厘米。

每公斤货物体积超过 6000 立方厘米的, 为轻泡货物。轻泡货物以每 6000 立方厘米折合 1 公斤计重。

出口货物航空运输操作

1.接受发货人的委托, 预定舱位

从发货人取得必要的出口单据; 安排运输工具取货或由发货人送货到指定地点, 与单证认真核对。

2.申报海关

(1) 报关单据一般为: 商业发票, 装箱单, 商检证, 出口货物报关单, 有的商品则需要动植物检疫证书或产地证, 出口外汇核销单, 外销合同等。

(2) 在海关验收完货物, 在报关单上盖验收章后, 缮制航空运单。

(3) 将收货人提供的货物随行单据订在运单后面; 如果是集中托运的货物, 要制作集中托运清单, 并将清单, 所有分运单及随行单据装入一个信袋, 订在运单后面。

(4) 将制作好的运单标签贴在每一件货物上。如果是集中托运的货物, 还必须有分运单标签。

(5) 持缮制完的航空运单到海关报关放行。

(6) 将盖有海关放行章的运单与货物一齐交与航空公司, 航空公司验收单货无误, 在交接单上签字。

(7) 集中托运的货物。需要电传通知国外代理内容: 航班号, 运单号, 品名, 件数, 毛重, 收货人等。

3.口岸外运公司与内地公司出口运输工作的衔接:

(1) 内地公司提前将要发运货物的品名, 件数, 毛重及时间要求通知口岸公司, 并制作分运单, 与其他单

据一起寄出或与货同行交给口岸公司。

(2) 内地公司将货物按照规定的时间地点运至口岸。

(3) 口岸公司设专人承接内地公司运交的货物。

(4) 口岸公司负责向航空公司订舱; 通知内地公司航班号, 运单号或总运单号, 内地公司将航班号, 运单号打在分运单上。将分运单交于发货人办理结汇。

(1) 托运人 (SHIPPER), 一般为信用证中的受益人。如果开证人为了贸易上的需要, 要求做第三者提单 (THIRDPARTY B/L), 也可照办。

(2) 收货人 (CONSIGNEE), 如要求记名提单, 则可填上具体的收货公司或收货人名称; 如属指示提单, 则填为“指示” (ORDER) 或“凭指示” (TO ORDER); 如需在提单上列明指示人, 则可根据不同要求, 作成“凭托运人指示” (TO ORDER OF SHIPPER), “凭收货人指示” (TO ORDER OF CONSIGNEE) 或“凭银行指示” (TO ORDER OF XX BANK)。

(3) 被通知人 (NOTIFY PARTY), 这是船公司在货物到达目的港时发送到货通知的收件人, 有时即为进口人。在信用证项下的提单, 如信用证上对提单被通知人有权具体规定时, 则必须严格按信用证要求填写。如果是记名提单或收货人指示提单, 且收货人又有详细地址的, 则此栏可以不填。如果是空白指示提单或托运人指示提单则此栏必须填列被通知人名称及详细地址, 否则船方就无法与收货人联系, 收货人也不能及时报关提货, 甚至会因超过海关规定申报时间被没收。

(4) 提单号码 (B/L NO), 一般列在提单右上角, 以便于工作联系和查核。发货人向收货人发送装船通知 (SHIPMENT ADVICE) 时, 也要列明船名和提单号码。

(5) 船名 (NAME OF VESSEL), 应填列货物所装的船名及航次。

(6) 装货港 (PORT OF LOADING), 应填列实际装船港口的具体名称。

(7) 卸货港 (PORT OF DISCHARGE), 填列货物实际卸下的港口名称。如属转船, 第一程提单上的卸货港填转船港, 收货人填二程船公司; 第二程提单装货港填上述转船港, 卸货港填最后目的港如由第一程船公司出联运提单 (THROUGH B/L), 则卸货港即可填最后目的港, 提单上列明第一和第二程船名。如经某港转运, 要显示“VIA X X”字样。在运用集装箱运输方式时, 目前使用“联合运输提单” (COMBINED TRANSPORT B/L), 提单上除列明装货港, 卸货港外, 还要列明“收货地” (PLACE OF RECEIPT), “交货地” (PLACE OF DELIVERY) 以及“第一程运输工具” (PRE-CARRIAGE BY), “海运船名和航次” (OCEAN VESSEL, VOY NO)。填写卸货港, 还要注意同名港口问题, 如属选择港提单, 就要在这栏中注明。

(8) 货名 (DISCRIPTION OF GOODS), 在信用证项下货名必须与信用证上规定的一致。

(9) 件数和包装种类 (NUMBER AND KIND OF PACKAGES), 要按箱子实际包装情况填列。

(10) 唛头 (SHIPPING MARKS), 信用证有规定的, 必须按规定填列, 否则可按发票上的唛头填列。

(11) 毛重, 尺码 (GROSS WEIGHT, MEASUREMENT), 除信用证另有规定者外, 一般以公斤为单位列出货物的毛重, 以立方米列出货物体积。

(12) 运费和费用 (FREIGHT AND CHARGES), 一般为预付 (FREIGHT PREPAID) 或到付 (FREIGHT COLLECT)。如 CIF 或 CFR 出口, 一般均填上运费预付字样, 千万不可漏列, 否则收货人会因运费问题提不到

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

货, 虽可查清情况, 但拖延提货时间, 也将造成损失。如系 FOB 出口, 则运费可制作“运费到付”字样, 除非收货人委托发货人垫付运费。

(13) 提单的签发, 日期和份数: 提单必须由承运人或船长或他们的代理签发, 并应明确表明签发人身份。一般表示方法有: CARRIER, CAPTAIN, 或“AS AGENT FOR THE CARRIER: XXX”等。提单份数一般按信用证要求出具, 如“FULL SET OF”一般理解成三份正本若干份副本。等其中一份正本完成提货任务后, 其余各份失效。提单还是结汇的必需单据, 特别是在跟单信用证结汇时, 银行要求所提供的单证必须一致, 因此提单上所签的日期必须与信用证或合同上所要求的最后装船期一致或先于装期。如果卖方估计货物无法在信用证装期前装上船, 应尽早通知买方, 要求修改信用证, 而不应利用“倒签提单”, “预借提单”等欺诈行为取得货款。

提单的背面条款及其依据: 在全式 (LONG TERM) 正本提单的背面, 列有许多条款, 其中主要有:

(1) 定义条款 (DEFINITION CLAUSE) -- 主要对“承运人”, “托运人”等关系人加以限定。

(2) 管辖权条款 (JURISDICTION CLAUSE) -- 指出当提单发生争执时, 按照法律, 某法院有审理和解决案件的权利。

(3) 责任期限条款 (DURATION OF LIABILITY) -- 一般海运提单规定承运人的责任期限从货物装上船舶起至卸离船舶为止。集装箱提单则从承运人接受货物至交付指定收货人止。

(4) 包装和标志 (PACKAGES AND MARKS) -- 要求托运人对货物提供妥善包装和正确清晰的标志。如因标志不清或包装不良所产生的一切费用由货方负责。

(5) 运费和其他费用 (FREIGHT AND OTHER CHARGES) -- 运费规定为预付的, 应在装船时一并支付, 到付的应在交货时一并支付。当船舶和货物遭受任何灭失或损失时, 运费仍应照付, 否则, 承运人可对货物及单证行使留置权。

(6) 自由转船条款 (TRANSHIPMENT CLAUSE) -- 承运人虽签发了直达提单, 但由于客观需要仍可自由转船, 并不须经托运人的同意。转船费由承运人负担, 但风险由托运人承担, 而承运人的责任也仅限于其本身经营的船舶所完成的那段运输。

(7) 错误申报 (INACCURACY IN PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER) -- 承运人有权在装运港和目的港查核托运人申报的货物数量, 重量, 尺码与内容, 如发现与实际不符, 承运人可收取运费罚款。

(8) 承运人责任限额 (LIMIT OF LIABILITY) -- 规定承运人对货物灭失或损坏所造成的损失所负的赔偿限额, 即每一件或每计算单位货物赔偿金额最多不超过若干金额。

(9) 共同海损 (GENERAL AVERAGE-GA.) -- 规定若发生共同海损, 按照什么规则理算。国际上一般采用 1974 年越克-安特卫普规则理算。在我国, 一些提单常规定按照 1975 年北京理算规则理算。

(10) 美国条款 (AMERICAN CLAUSE) -- 规定来往美国港口的货物运输只能适用美国 1936 年海上货运法 (CARRIAGE OF GOOD BY SEA ACT. 1936) 运费按联邦海事委员会 (FMC) 登记的费率本执行, 如提单条款与上述法则有抵触时, 则以美国法为准。此条款也称“地区条款” (LOCAL CLAUSE)。

(11) 舱面货, 活动物和植物 (ON DECK CARGO, LIVE ANIMALS AND PLANTS) -- 对这三种货物的接受, 搬运, 运输, 保管和卸货规定, 由托运人和承运人承担风险, 承运人对其灭失或损坏不负责任。

本外贸资料收集于互联网, 仅供个人学习参考之用, 如有其它任何商业用途, 请联系原版权所有人。

本资料为[实惠网](http://sfyh.com) (sfyh.com) 外贸资料整理系列 (五) 精通外贸业务知识全攻略, 实惠网 (sfyh.com) 为实惠网网络科技有限公司推出的最新的 B2B&B2C 外贸平台, 个性化独立商铺, 符合 seo 优化要求, 帮助中国外贸企业领航国际市场。

实惠网 (sfyh.com) 外贸资料整理系列