

21 世纪高职高专规划教材·国际经济与贸易系列



国际贸易实务与操作

主编 张 琼

21 世纪高职高专规划教材·国际经济与贸易系列

国际贸易实务与操作

主 编 张 琼

副主编 张秀美 唐夏韵

中国人民大学出版社

· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

国际贸易实务与操作 / 张琼主编.

北京: 中国人民大学出版社, 2010

21 世纪高职高专规划教材·国际经济与贸易系列

ISBN 978-7-300-12391-2

I. ①国…

II. ①张…

III. 国际贸易-贸易实务-高等学校: 技术学校-教材

IV. ①F740.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 125579 号

21 世纪高职高专规划教材·国际经济与贸易系列

国际贸易实务与操作

主 编 张 琼

副主编 张秀美 唐夏韵

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街 31 号

邮政编码 100080

电 话 010-62511242 (总编室)

010-62511398 (质管部)

010-82501766 (邮购部)

010-62514148 (门市部)

010-62515195 (发行公司)

010-62515275 (盗版举报)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com>(人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京密兴印刷有限公司

规 格 170 mm×228 mm 16 开本

版 次 2010 年 9 月第 1 版

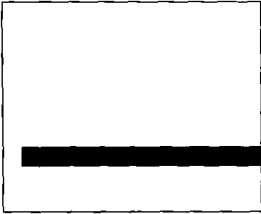
印 张 20.75

印 次 2010 年 9 月第 1 次印刷

字 数 378 000

定 价 29.00 元

版权所有 侵权必究 印装差错 负责调换



前 言

随着改革开放的不断深入,我国对外贸易更加频繁和活跃,对外贸人才的需求也更加迫切。特别是技能型外贸人才的短缺,已经成为制约众多外贸企业和外向型生产企业经营发展的突出问题。如何培养高素质强技能的外贸操作人才,主动适应地方外贸经济发展的需要,成为承担社会服务使命的高职院校不能不认真思考的问题。

本教材是对操作型外贸人才培养所需实用教材编写进行的有益探索和尝试。为增强教材的针对性和实用性,编者进行了必要的市场调查和企业专家走访,并通过召开企业专家咨询会进行外贸工作过程的分析,以此为基础形成了本课程的内容体系和教材框架。遵循高职技能型人才培养的规律,从高职学生的职业岗位要求和职业发展需要出发,依据“知识够用为度”、“强化技能培养”的原则,以国际贸易的一般过程为基本线索,将真实的国际贸易活动与系统的贸易实务的知识和技能结合在一起,形成了“面向岗位,注重实操”的工学结合教材的鲜明特色。

本教材还力求在体例上对传统教材进行突破。全书分为三篇,第一篇国际贸易术语,第二篇国际货物买卖合同的商定,第三篇国际货物买卖合同的履行。第二篇和第三篇是全书的主体部分,由4个项目组成,4个项目又包含了18个任务。18个任务来源于外贸行业的工作实际,又不等同于实际的工作任务,是

“学习性工作任务”，它形成教学的基本单元。在每一个任务单元开始前，引入一个相关的案例，以营造与特定的外贸任务相对接的职业情境，提高学生的学习兴趣。在每一个任务单元中，不断插入形式活泼的各种小案例、小图表、小资料，让学生“想一想”、“看一看”，帮助学生更好地理解理论知识，并应用理论解决实际问题。同时，为促进师生互动，调动学生学习思考的积极性，在任务单元中安排了“议一议”，供教师在课堂上随机安排讨论之用。在每一个任务单元后，配备了一定数量的练习思考题，分为“专业知识训练”和“操作技能训练”，为学生提供巩固知识、训练技能的平台。

本教材紧密结合现代互联网时代国际贸易的最新方法和技术，反映国际贸易业务活动的实际，具有内容实用、结构新颖、实例齐全、方法具体、实务突出的特点，可作为高职高专和中等职业学校国际贸易实务课程的选用教材，也可供外贸从业人员自学使用。

本教材由张琼担任主编，负责组织编写、体例设计、总纂、定稿；张秀美、唐夏韵担任副主编，在理论层次、实操层次等方面提出了很多有益的编写意见，张秀美在文稿校对、定稿方面做了大量工作。本书由孙佳丽编写第一篇国际贸易术语；何瑛编写第二篇项目一中的任务一；张毅编写第二篇项目一中的任务二和第三篇项目二中的任务四；唐夏韵编写第二篇项目二中的任务一、五、六和第三篇项目二中的任务五；范明编写第二篇项目二中的任务二；刘春梅编写第二篇项目二中的任务三、四和第三篇项目二中的任务一、三；张秀美编写第三篇项目一中的任务一、二、三、四；张琼编写第三篇项目一中的任务五和第三篇项目二中的任务二。为方便使用者的教学，本教材配有电子教学课件，课件由刘春梅、张毅设计制作。本教材的习题配有参考答案。凡有电子教案和参考答案的需求者可来邮件索取，邮箱地址：hzwxjg@163.com。

在本教材的编写过程中，编者参阅了许多同类教材和论著，借鉴和吸收了众多学者的研究成果，尤其是在体例的安排上，童宏祥教授主编的《国际贸易实务》一书给了我们很大的启迪，谨此表示诚挚的谢意。在本书编写过程中，黎明（香港）实业公司的张黎总经理作为资深的外贸专家对本书的内容选取及结构安排提出了许多宝贵的建议，在此一并表示感谢。由于编写的时间仓促，加之编者的水平有限，书中疏漏和不妥在所难免，恳请读者和使用本书教材的同行批评指教。

编者

2010年7月



目 录

第一篇	国际贸易术语	(1)
第二篇	国际货物买卖合同的商定	(25)
项目一	交易磋商	(26)
任务一	交易前的准备	(26)
任务二	交易磋商	(39)
项目二	拟订合同	(57)
任务一	拟订标的条款	(57)
任务二	拟订运输条款	(84)
任务三	拟订保险条款	(115)
任务四	拟订价格条款	(131)
任务五	拟订支付条款	(146)
任务六	拟订检验、索赔、不可抗力与仲裁条款	(170)

第三篇 国际货物买卖合同的履行	(193)
项目一 出口合同的履行	(194)
任务一 落实信用证	(194)
任务二 备货报检	(209)
任务三 办理运输、保险、报关	(220)
任务四 制单结汇	(234)
任务五 出口善后	(250)
项目二 进口合同的履行	(259)
任务一 开立和修改信用证	(260)
任务二 办理运输和保险	(274)
任务三 审单付汇	(283)
任务四 报检、报关、提货	(296)
任务五 进口善后	(311)
参考书目	(323)

第一篇

国际贸易术语

在国际货物买卖合同中，商品的价格是核心内容，关系到买卖双方最根本的经济利益。因此，选用适当的贸易术语对于外贸企业的发展至关重要。本篇主要介绍《2000 通则》中的 13 种贸易术语，重点介绍 6 种主要的贸易术语。



学习目标

知识目标:

1. 了解国际贸易术语的含义和作用;
2. 了解有关贸易术语的国际贸易惯例;
3. 掌握《INCOTERMS 2000》对国际贸易术语的规定。

能力目标:

1. 能够区分 6 种主要贸易术语之间的异同;
2. 能根据国际贸易的实际情况, 选择正确的贸易术语。



专业术语

FOB (Free on Board) CFR (Cost and Freight) CIF (Cost, Insurance and Freight) FCA (Free Carrier) CPT (Carriage Paid to) CIP (Carriage and Insurance Paid to)

案例导入

2008 年 5 月, 美国某贸易公司 (以下简称进口方) 与我国江西某进出口公司 (以下简称出口方) 签订合同, 购买一批日用瓷具, 价格条件为 CIF LOS-ANGELES, 支付条件为不可撤销的跟单信用证, 出口方需要提供已装船提单等有效单证。出口方随后与宁波某运输公司 (以下简称承运人) 签订运输合同。8 月初出口方将货物备妥, 装上承运人派来的货车。途中由于驾驶员的过失发生了车祸, 错过了信用证规定的装船日期。得到发生车祸的通知后, 我出口方即刻与进口方洽商要求将信用证的有效期和装船期延迟半个月, 并本着诚信原则告知进口方两箱瓷具可能受损。美国进口方回电同意延期, 但要求货价降 5%。我出口方回电据理力争, 同意受震荡的两箱瓷具降价 1%, 但认为其余货物并未损坏, 不能降价。但进口方坚持要求全部降价。最终我出口方还是做出让步, 受震荡的两箱降价 2.5%, 其余降价 1.5%, 为此受到的货价、利息等有关损失共计达 15 万美元。

事后，出口方作为托运人又向承运人就有关损失提出索赔。对此，承运人同意承担有关仓储费用和两箱震荡货物的损失，利息损失只赔 50%，理由是主要由于出口方修改单证耽误时间；但对于货价损失不予理赔，认为这是由于出口方单方面与进口方的协定所致，与己无关。出口方却认为货物降价及利息损失的根本原因都在于承运人的过失，坚持要求其全部赔偿。3 个月后经多方协商，承运人最终赔偿各方面损失共计 5.5 万美元。

在上述案例中，如果出口方事先选择了 FCA 贸易术语，那么，一切风险在货交承运人之后就转移给进口方，风险及责任提前转移，就不用再承担上述的风险和费用。由此可见，采用不同的贸易术语，会给买卖双方带来不同的后果。

一、国际贸易术语的含义和作用

在国际货物买卖中，进出口双方相距甚远，在货物运输、交接过程中，需要办理进出口清关手续，安排运输与保险，支付各项税负和运杂费用。货物在装卸、运输过程中，还可能遭受自然灾害、意外事故和其他各种外来风险。有关上述事项由谁承办，费用由谁承担，风险如何划分，进出口双方在磋商交易、签订合同时，必须予以明确。

为了简化手续，缩短交易过程，便于双方当事人成交，进出口双方应采用某种专门的用语来概括地表明各自的权利与义务。这种用简短的英文缩写字母来表示买卖双方责任、费用与风险划分及货物价格的构成的专门用语，称为贸易术语（Trade Terms）。它来源于国际贸易惯例，是在国际贸易长期实践的基础上逐渐产生的。

贸易术语具有两重性：一方面用来确定交货条件，即说明买卖双方在交接货物时各自承担的风险、责任和费用；另一方面又用来表示该商品的价格构成。这两者是紧密相关的。每种贸易术语有其特定的含义，各种不同的贸易术语表示其具有不同的交货条件和不同的价格构成要素，因而进出口双方各自承担的责任、费用与风险也互不相同。一般地说，出口商承担的责任、费用与风险小，其售价就低；反之，其售价就高。

在进出口业务中，国际贸易术语起着积极的作用，主要表现在以下几个方面：

（1）每一种贸易术语都有其特定的含义，一些国际惯例对各种贸易术语也作

了统一的解释和规定，这些解释和规定在国际上被广泛接受，成为从事国际贸易的行为规则。这大大简化了交易手续，缩短了洽商时间，从而节约了费用开支。

(2) 由于贸易术语可以表示商品的价格构成因素，所以买卖双方确定成交价格时必须考虑采用的贸易术语包含哪些从属费用，以利于交易双方进行比价和加强成本核算。

(3) 买卖双方签约时，可能对某些问题未明确规定，致使履约中产生的争议无法依据合同来解决，在这种情况下，可以援引有关贸易术语的国际惯例来处理。



看一看

贸易术语在国际贸易中的运用可以追溯到 200 多年以前，早在 18 世纪末 19 世纪初，国际贸易中就出现了装运港交货的术语 FOB。到 19 世纪中叶，以 CIF 为代表的单据买卖方式已经成为国际贸易中最常用的做法。现在，贸易术语无论是数量、名称还是内涵都有了很大的发展，成为国际贸易中不可缺少的专门用语，被称为“国际贸易的语言”。

二、有关国际贸易术语的国际惯例

在国际贸易业务实践中，由于各国法律制度、贸易惯例与习惯做法不同，国际上对同一贸易术语的理解与运用也互有差异，因而容易引起贸易纠纷。为了减少纠纷和避免争议，有关国际商业团体便制定了一些统一解释贸易术语的规则，包括以下几个。

(一)《华沙—牛津规则》

本规则由国际法协会 (International Law Association) 制定。国际法协会于 1928 年在华沙召开会议，编撰有关 CIF 方面的惯例，称为《华沙规则》，共有 22 条。其后该规则于 1930 年纽约会议、1931 年巴黎会议、1932 年牛津会议进行修订，修订后的条文共 21 条，并称为《1932 年华沙—牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules 1932)，并一直沿用至今。

《华沙—牛津规则》对 CIF 买卖合同的性质作了说明，并具体规定了 CIF 合同中买卖双方所承担的费用、责任和风险。由于《华沙—牛津规则》仅仅是对 CIF 进行了编撰，在实际应用中，使用的人并不多。

(二)《1941 年美国对外贸易定义修订本》

《美国对外贸易定义》是由美国 9 个商业团体制定的。最早于 1919 年在纽约制定,原称为《美国出口报价及其缩写》。其后,因贸易习惯发生了很多变化,在 1940 年举行的美国第 27 届全国对外贸易会议上对该定义作了修订,并于 1941 年 7 月经美国商会、美国进出口协会和美国全国对外贸易协会所组成的联合委员会通过,称为《1941 年美国对外贸易定义修订本》。

《1941 年美国对外贸易定义修订本》中所解释的贸易术语共有 6 种,分别为:

- (1) Ex Point of Origin: 产地交货。
- (2) Free on Board (FOB): 在运输工具上交货。
- (3) Free Along Side (FAS): 在运输工具旁边交货。
- (4) Cost and Freight (CFR): 成本加运费。
- (5) Cost, Insurance and Freight (CIF): 成本加保险费、运费。
- (6) Ex Dock: 目的港码头交货。

《1941 年美国对外贸易定义修订本》在美洲国家采用较多,由于它对贸易术语的解释,特别是对第(2)和第(3)种术语的解释与《国际贸易术语解释通则》有明显的差异,所以,在同美洲国家进行交易时,应注意这一点。

(三)《国际贸易术语解释通则》

国际商会为统一对各种贸易术语的解释,于 1936 年首次公布对贸易术语的统一解释,定名为《INCOTERMS 1936》,后经多次修改和补充。现行的是 2000 年最新修订的《INCOTERMS 2000》(简称《2000 通则》),它是当今国际贸易中使用最为广泛的惯例。



看一看

国际商会(International Chamber of Commerce, ICC)于 1919 年在美国大西洋城成立,现总部设于巴黎。它是世界上最重要的民间经贸组织,是联合国的一级咨询机构,制定了许多国际商界规则和惯例。国际商会为营造一个有利于自由贸易和投资的环境做出了巨大的贡献。我国于 1994 年 11 月加入国际商会,并于 1995 年 1 月 1 日正式成立国际商会中国国家委员会(China Chamber of International Commerce, CCOIC)。

《2000 通则》将包含的 13 种术语按不同类别分为 E、F、C、D 四个组。E 组只包含 EXW 一种贸易术语，这是在产地交货的贸易术语。F 组包含 FCA、FAS 和 FOB 三种贸易术语，按这些术语成交，卖方须将货物交给买方指定的承运人，从交货地至目的地的运费由买方负担。C 组包括 CFR、CIF、CPT、CIP 四种贸易术语，采用这些术语时，卖方订立运输合同，但不承担从装运地启运后所发生的货物损坏或灭失的风险及额外费用。D 组包括五种术语，它们是 DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP，按照这些术语达成交易，卖方必须承担将货物运往指定的进口国交货地点的一切风险、责任和费用。13 种贸易术语的分类及适用的运输方式如表 1—1 所示。

表 1—1 13 种贸易术语的分类及适用的运输方式

贸易术语组别	分类贸易术语	中文解释	适用的运输方式
E 组（启运）	EXW (Ex Works)	工厂交货	适用于任何运输方式，包括多式联运
F 组（主运费未付）	FCA (Free Carrier)	货交承运人	同上
	FAS (Free Alongside Ship)	装运港船边交货	适用水上运输
	FOB (Free on Board)	装运港船上交货	同上
C 组（主运费已付）	CFR (Cost and Freight)	成本加运费	同上
	CIF (Cost, Insurance and Freight)	成本加保险费、运费	同上
	CPT (Carriage Paid to)	运费付至	适用于任何运输方式
	CIP (Carriage and Insurance Paid to)	运费、保险费付至	同上
D 组（到达）	DAF (Delivered at Frontier)	边境交货	同上
	DES (Delivered Ex Ship)	目的港船上交货	适用水上运输
	DEQ (Delivered Ex Quay)	目的港码头交货	同上
	DDU (Delivered Duty Unpaid)	未完税交货	适用于任何运输方式
	DDP (Delivered Duty Paid)	完税后交货	同上

三、《2000 通则》中六种主要的贸易术语

国际贸易中使用最多的仍然是 FOB、CFR 和 CIF 装运港交货的三种贸易术

语。现今,随着集装箱运输和国际多式联合运输的进一步普及,适应这一发展需要的 FCA、CPT 和 CIP 货交承运人的三种贸易术语也显得越来越重要。

(一) 适用于海运方式的三种常用贸易术语

1. FOB: Free on Board, 装运港船上交货 (... named port of shipment,指定装运港)。

指当货物在指定的装运港越过船舷,卖方即完成交货。这意味着买方必须从该点起承担货物灭失或损坏的一切风险。FOB 术语要求卖方办理货物出口清关手续。该术语仅适用于海运或内河运输。如当事各方无意越过船舷交货,则应使用 FCA 术语。

(1) 采用 FOB 术语时,买卖双方所承担的基本义务可以概括如下:

1) 卖方义务。

A. 在合同规定的时间和装运港口,将合同规定的货物交到买方指派的船上,并及时通知买方。

B. 承担货物在装运港越过船舷之前的一切费用和 risk。

C. 自负风险和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件,并办理货物出口所需的一切海关手续。

D. 提交商业发票或相应的电子单证,并且自费提供证明卖方已按规定交货的清洁单据。

2) 买方义务。

A. 订立从指定装运港口运输货物的合同,支付运费,并将船名、装货地点和要求交货的时间及时通知卖方。

B. 根据买卖合同的规定受领货物并支付货款。

C. 承担受领货物之后所发生的一切费用和 risk。

D. 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方批准证件,并且办理货物进口的海关手续。

(2) 使用 FOB 时应注意的问题。

在具体业务中使用 FOB 术语时,还应注意以下几个方面的问题:

1) “船舷为界”的确切含义。

“船舷为界”表明货物在装上船之前的 risk,包括在装船时货物跌落码头或海中所造成的损失,由卖方承担。货物越过船舷之后,包括在运输过程中所发生的损坏或灭失,则由买方承担。即卖方交货是否完成的界限为船舷。在实际业务中,允许买卖双方按实际业务的需要,对规则作必要的修改。

2) 装船费用的负担问题。

以船舷为界只是说明风险划分的界限，而如果把它作为划分买卖双方承担的责任和费用的界限就不十分确切了。装船作业是一个包括货物从岸上起吊、越过船舷、装入船舱的连续过程，如果卖方承担了装船的责任，他必须完成上述作业，而不可能在船舷办理交接。所以，关于责任和费用的规定并非强制性的，交易双方可根据实际需要协商确定。

采用班轮运输，船方管装管卸，装船费打入班轮的运费之中，自然由负责租船订舱的买方承担。而采用租船运输，船方一般不负责装卸，买卖双方应明确装船费用的划分，一般采用 FOB 术语的变形来表示。FOB 术语的四种变形情况如表 1—2 所示。

表 1—2 FOB 术语的四种变形情况

FOB 术语变形	FOB 术语变形说明	FOB 术语变形解释
FOB Liner Terms	FOB 班轮条件	装船费用按班轮做法办理，即由船方或买方承担
FOB Under Tackle	FOB 吊钩下交货	卖方负担费用将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处，而吊装入舱以及其他各项费用一概由买方负担
FOB Stowed	FOB 理舱费在内	卖方负担将货物装入船舱并承担包括理舱费在内的装船费用
FOB Trimmed	FOB 平舱费在内	卖方负责将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用

以上 FOB 术语的变形只是为了表明装船费用由谁负担问题而产生的。它们并不改变 FOB 的交货地点以及风险划分的界限，除非双方在合同中有相反的规定。

3) 船货衔接的问题。

按照 FOB 术语成交，卖方的一项基本任务是按照规定的的时间和地点完成装运。然而，由于 FOB 条件下是由买方负责租船订舱，这就存在一个船货衔接问题，处理不当，自然会影响到合同的顺利执行。所以，按 FOB 条件成交，应加强买卖双方的联系，保证船货衔接。

4) 个别国家对 FOB 术语的不同解释。

美国、加拿大和一些拉丁美洲的国家较多采用《1941 年美国对外贸易定义修订本》对 FOB 的解释。《1941 年美国对外贸易定义修订本》对 FOB 有 6 种解释，其中仅第 5 种“FOB Vessel”同《2000 通则》的解释基本相似，但关于风险划分界限的规定也不完全一样。因此，与美洲国家的商人进行交易，要注意两种惯例规定的区别。



议一议

某进出口公司从美国进口木材，按每公吨 200 美元 FOB Vessel New York 成交，共 500 公吨。我方通过中国银行向美国公司开出一张金额为 10 万美元的信用证。对方来信称：“信用证已收到，但金额不足，应增加 1 万美元以支付有关出口捐税和各种签证费。”我方认为这是无理要求，回电指出：“按《2000 通则》，以 FOB 条件成交应由出口商负责出口清关。”但美国公司回电称：“成交时未规定按《通则》解释，根据我们的商业习惯和《1941 年美国对外贸易定义修订本》，出口捐税和因出口而产生的费用均应由买方负责。”当时我方急需这批木材，只好将信用证的额度增至 11 万美元。请问：美国方面的要求合理吗？我方在订立合同时有没有失误？如果我方不愿承担上述费用，应在合同中如何规定？

2. CFR: Cost and Freight, 成本加运费 (... named port of destination,指定目的港)。

指在装运港货物越过船舷卖方即完成交货，卖方必须支付将货物运至指定目的港所需的运费。但交货后货物灭失或损坏的风险，以及由于各种事件造成的任何额外费用，即由卖方转移到买方。因此，就卖方的责任而言，CFR 的基本含义是在 FOB 的基础上增加了办理租船订舱和支付装运港至目的港的运费。CFR 术语要求卖方办理出口清关手续。该术语仅适用于海运或内河运输。如当事人各方无意越过船舷交货，则应使用 CPT 术语。

(1) 采用 CFR 术语时，买卖双方所承担的基本义务可以概括如下：

1) 卖方义务。

A. 签订从指定装运港承运货物的合同。在买卖合同规定的时间和港口，将符合合同要求的货物装上船并支付至目的港的运费，装船后及时通知买方。

B. 承担货物在装运港越过船舷之前的一切费用和 risk。

C. 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需的一切海关手续。

D. 提交商业发票或相应的电子单证，并且自费向买方提供在目的港提货所用的通常的运输单据。

2) 买方义务。

A. 接受卖方提供的有关单据，受领货物，并按合同规定支付货款。

B. 承担货物在装运港上船以后的一切风险。

C. 自负风险和费用, 取得进口许可证或其他官方批准证件, 并且办理货物进口的海关手续, 支付关税及其他有关费用。

按照《2000 通则》的解释, 采用这种贸易术语成交, 与 FOB 相比, 买卖双方的义务发生了一定的变化, 即将货物从装运港运往目的港的责任和费用改由卖方承担, 但交货地点和风险划分的界限与 FOB 是完全相同的。CFR 条件下, 卖方要负责租船订舱, 支付到指定目的港的运费, 包括装船费用以及定期班轮公司可能在订约时收取的卸货费用。但从装运港至目的港的货运保险仍由买方负责办理, 保险费由买方负责。

(2) 使用 CFR 时应注意的问题:

1) 装船通知的重要作用。按照 CFR 条件达成的交易, 卖方需要特别注意的是, 货物装船后必须及时向买方发出装船通知, 以便买方办理投保手续。如果货物在运输途中遭受损失或灭失, 是由于卖方未发出通知而使买方漏保, 那么卖方就不能以风险在船舷转移为由免除责任。由此可见, 尽管在 FOB 和 CFR 条件下, 卖方装船后都要向买方发出通知, 但 CFR 条件下的装船通知却具有更为重要的意义。

2) 关于卸货费用的负担问题。按 CFR 术语成交, 卖方负责将合同规定的货物运往约定的目的港, 并支付正常的运费。至于货到目的港后卸货费用由谁负担也是一个需要考虑的问题。如果使用班轮运输, 费用中已包括了装卸费用, 故在装卸费的负担问题上不会引起争议。而在程租船运输的情况下, 船方通常不负担装卸费用, 这就需要双方在合同中订明卸货费用由谁负担。为避免争议, 产生了 CFR 术语的变形。CFR 术语的四种变形情况如表 1—3 所示。

表 1—3

CFR 术语的四种变形情况

CFR 术语变形	CFR 术语变形说明	CFR 术语变形解释
CFR Liner Terms	CFR 班轮条件	卸货费按班轮做法办理, 即买方不负担卸货费, 而由卖方或船方负担
CFR Ex Ship's Hold	CFR 舱底交接	货物到达目的港后, 由买方自行起舱, 并负担货物由舱底卸至码头的费用
CFR Ex Tackle	CFR 吊钩下交货	卖方负责将货物从船舱吊起卸到船舶吊钩所及之处的费用
CFR Landed	CFR 卸至码头	由卖方承担将货物卸至码头上的各项有关费用