


● 江苏省高等学校精品教材系列

# 国际贸易实务

GUOJI MAOYI SHIWU


◎主编 李红

 南京大学出版社

● 江苏省高等学校精品教材系列

# 国际贸易实务

◎主编 李红

 南京大学出版社

**图书在版编目(CIP)数据**

国际贸易实务 /李红主编. —南京:南京大学出版社,  
2007.2

(江苏省高等学校精品教材系列)

ISBN 978 - 7 - 305 - 04990 - 3

I. 国… II. 李… III. 国际贸易—贸易实务—高  
等学校—教材 IV. F740.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 019673 号

出 版 者 南京大学出版社  
社 址 南京市汉口路 22 号 邮 编 210093  
网 址 <http://press.nju.edu.cn>  
出 版 人 左 健

丛 书 名 江苏省高等学校精品教材系列  
书 名 国际贸易实务  
主 编 李 红  
责任编辑 耿飞燕 侯祥鹏 编辑热线 025 - 83594087  
照 排 南京玄武湖印刷照排中心  
印 刷 阜宁人民印刷有限公司  
开 本 787×960 1/16 印张 23 字数 425 千  
版 次 2007 年 2 月第 1 版 2007 年 2 月第 1 次印刷  
ISBN 978 - 7 - 305 - 04990 - 3  
定 价 32.00 元

发行热线 025 - 83592169 025 - 83592317  
电子邮件 [sales@press.nju.edu.cn](mailto:sales@press.nju.edu.cn)(销售部)  
[nupress1@public1.ptt.js.cn](mailto:nupress1@public1.ptt.js.cn)

---

\* 版权所有,侵权必究  
\* 凡购买南大版图书,如有印装质量问题,请与所购  
图书销售部门联系调换

## 前 言

这是一个变革的时代、一个创新的时代。生活在这个时代的人们在尽情地享受着科技革命之光带来的新的生产方式、生活方式,但同时人们也无法回避应对科技革命带来的新情况、新环境的挑战。

国际贸易既是中国走向世界最早搭建的桥梁,也是今天中国融入世界经济最广的一条渠道。通过这个平台,世界进一步了解了中国,中国也更快地走向了世界。2001年底,中国的“入世”为我国对外贸易的发展创设了一个更大的空间,它使我国的贸易结构得到了优化,贸易量得以增长,贸易地理方向也得以拓展。与此同时,全球科技革命带来了贸易方式、结算方式和融资方式一系列新的变化,并在实践中得到推广应用。这一切都对从事经贸工作的人员提出了新的更高要求。作为从事国际贸易实务研究的理论工作者和教育工作者,我们深知自己应承担的历史责任。为了适应我国对外贸易快速发展对高素质外贸人才的迫切需要,我们组织了几位有多年贸易实践经验,现在教学第一线的“双师型”教师编写了《国际贸易实务》一书,以期满足高校尤其是应用型本科院校国际贸易等相关专业的学生和外贸工作者的需求。

在本教材的编写过程中,我们遵循的基本原则是科学性与新颖性统一;知识性与可读性统一;我们贯彻这一原则的切入点是“实务”两字;其落脚点是实用性和可操作性。对教材的编写我们力争有所突破,有所创新,着力从以下几个方面体现自身的特点。

在内容上,充分地吸收国内外优秀教材的精华,使其能站在一个较高的起点上;在结构上注重系统性和综合性;在表述上注重启发性和生动性;在内容的选取上注重对新知识和新方法的介绍。

在方法上,注重了归纳法和演绎法的有机结合,具体分析和抽象分析的有机结合;在编排上,力求简洁、明快,能用图表、公式表达的,就尽量少用冗长的文字表述,能用简洁方式下定义的,决不采用晦涩的语言表达。

在构架上,每章前列出学习目标及关键词,每章后列明本章小结和知识结构图。之所以如此,是因为我们在长期的教学实践中发现,不同的学生个体有

不同的思维方式,有人习惯文字归纳,也有人擅长图表归纳,因此我们并列采用了两种小结方式。

本教材体系结构框架由李红负责设计。参加本教材编写的有,李红(1~3章)、张麦花(4~6章)、张亚芬(7~9章)、简方(10~11章),最后由主编统撰定稿。

本教材的编写和出版得到了常州工学院教务处和工商管理学院应可福院长、李焱副院长的热情鼓励和支持,得到了南京大学出版社的大力协助,在此深表谢意。在本书的编写过程中,我们吸收、借鉴了部分国内外专家、学者、实际工作者的研究成果和实践案例,在此一并表示感谢。

由于时间仓促,加之作者水平有限,书中的疏漏、错误及不妥之处在所难免,敬请读者批评、斧正,以便有机会再版时使其更加完善。

编 者

2006年11月

# 目 录

<b>第一章 国际贸易术语与国际贸易惯例</b> .....	1
第一节 国际贸易术语概述 .....	2
第二节 国际贸易中六种主要贸易术语 .....	6
第三节 其他七种贸易术语 .....	16
第四节 使用贸易术语应考虑的因素 .....	18
<b>第二章 国际贸易合同的标的</b> .....	29
第一节 商品的名称 .....	30
第二节 商品的品质 .....	32
第三节 商品的数量 .....	38
第四节 商品的包装 .....	44
<b>第三章 进出口商品价格</b> .....	58
第一节 商品作价的基本原则和方法 .....	59
第二节 价格构成与换算和成本核算 .....	62
第三节 计价货币的选择与报价方法 .....	65
第四节 佣金和折扣 .....	69
第五节 贸易合同中的价格条款 .....	71
<b>第四章 进出口货物运输</b> .....	78
第一节 海洋运输 .....	79
第二节 陆上运输 .....	85
第三节 航空运输 .....	86
第四节 邮政、管道和内河运输 .....	89
第五节 集装箱运输 .....	90
第六节 国际多式联运和陆桥运输 .....	93

第七节	运输单据 .....	95
第八节	买卖合同中的装运条款 .....	103
<b>第五章</b>	<b>进出口货物运输保险 .....</b>	<b>115</b>
第一节	海上货物运输保险的保障范围 .....	116
第二节	海洋货物运输保险的险别与条款 .....	119
第三节	其他运输方式下的货物运输保险 .....	124
第四节	伦敦协会货物保险条款 .....	128
第五节	进出口货物运输保险实务 .....	131
第六节	保险单据 .....	134
第七节	合同中的保险条款 .....	137
<b>第六章</b>	<b>进出口货款结算 .....</b>	<b>143</b>
第一节	结算工具 .....	144
第二节	汇付与托收 .....	151
第三节	信用证 .....	158
第四节	银行保证书与备用信用证 .....	169
第五节	国际保理与出口信用保险 .....	174
第六节	结算方式的风险与结算方式的选择 .....	178
<b>第七章</b>	<b>交易磋商与合同签订 .....</b>	<b>187</b>
第一节	交易前的准备工作 .....	187
第二节	交易磋商 .....	189
第三节	合同的签订 .....	198
<b>第八章</b>	<b>进出口合同的履行 .....</b>	<b>208</b>
第一节	出口合同的履行 .....	209
第二节	进口合同的履行 .....	218
<b>第九章</b>	<b>争议的预防与处理 .....</b>	<b>227</b>
第一节	商品检验 .....	227
第二节	索赔 .....	247
第三节	不可抗力 .....	251
第四节	仲裁 .....	255

<b>第十章 国际贸易方式</b> .....	268
第一节 经销、寄售与代理 .....	268
第二节 招标、投标与拍卖 .....	277
第三节 加工贸易、对销贸易与补偿贸易 .....	282
第四节 商品期货交易 .....	292
<b>第十一章 国际电子商务</b> .....	302
第一节 电子商务概述 .....	303
第二节 国际贸易中的电子商务 .....	313
<b>附 录</b> .....	329
附录一 《托收统一规则》(《URC522》) .....	329
附录二 《ICC 跟单信用证统一惯例》(2007 年修订本) .....	337
<b>附 件</b> .....	355
附件一 商业发票 .....	355
附件二 商业汇票 .....	356
附件三 海运提单 .....	357
附件四 保险单 .....	358
<b>参考文献</b> .....	359



# 第一章

## 国际贸易术语与国际贸易惯例

### 学习目标

通过本章的学习,较好地掌握国际贸易术语的含义及其在国际贸易中的作用;了解有关贸易术语的国际惯例的内容、性质、特征及其作用;全面地把握《2000年国际贸易术语解释通则》中的13种贸易术语的主要内容,尤其是六种主要贸易术语买卖双方各自应承担的责任、费用和风险;正确地区分FOB、CFR、CIF与FCA、CPT、CIP术语的相同点和不同点。

### 关键词

贸易术语(Trade Terms)

国际惯例(International Practice)

装运港船上交货 FOB(Free On Board)

货交承运人 FCA(Free Carrier)

成本加运费 CFR(Cost and Freight)

运费付至 CPT(Carriage Paid To)

装运港船边交货 FAS(Free Along Side)

工厂交货 EXW(Ex Works)

边境交货 DAF(Delivered At Frontier)

目的港船上交货 DES(Delivered Ex Ship)

目的港码头交货 DEQ(Delivered Ex Quay)

未完税交货 DDU(Delivered Duty Unpaid)

完税后交货 DDP(Delivered Duty Paid)

《2000年通则》(INCOTERMS2000)

运费和保险费付至 CIP(Carriage and Insurance Paid to)

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

贸易术语是国际贸易磋商与订立合同中不可或缺的专门术语,被人称为“国际贸易的语言”(the Language of International Trade)。在国际货物买卖中,买卖双方交易磋商与合同订立中,通常都需要使用术语来确定各方在货物交接方面的部分合同义务及货物风险转移的时间和地点,以明确各自在交易中所应承担的责任、费用和风险。

## 第一节 国际贸易术语概述

### 一、贸易术语及其作用

#### (一) 贸易术语的含义

贸易术语(Trade Terms)又称价格条件或贸易条件,是指用一个简短的概念或三个英文缩写的字母来表明交易货物的价格构成、交货地点和买卖双方有关责任、费用与风险的划分,确定卖方交货和买方接货的权利和义务。例如,装运港船上交货(FOB)、成本加运费(CFR)、货交承运人(FCA)等。

由此可见,贸易术语具有两重特性,一方面表示交货条件;另一方面表示成交价格构成因素。一般来说,使用出口国国内交货的各种贸易术语,如工厂交货(EXW)、装运港船边交货(FAS)等,卖方承担的责任、费用和风险相对较小,商品的售价也较低;反之,使用进口国国内交货的各种贸易术语,如目的港船上交货(DES)、完税后交货(DDP)等,卖方承担的责任、费用和风险相对较大,这些因素也必然要反映到成交商品的交货条件和成交价格上。正是由于贸易术语具有这两方面的特性,所以有人称之为“价格-交货条件”(Price-Delivered)。

#### (二) 贸易术语的作用

贸易术语在国际贸易中的作用主要表现在以下几个方面:

(1) 从降低交易成本上看,贸易术语有其特定的含义,有关国际惯例对各种贸易术语作了统一的解释和规定。由此,在贸易洽谈中,买卖双方只要商定以何种贸易术语成交,便可明确彼此在货物交接过程中各自应承担的责任、费用和 risk,从而大大简化了交易手续,缩短了洽商时间,降低了交易成本,节约了交易费用。

(2) 从表明商品的价格构成上看,贸易术语表示了商品的价格构成因素,因而买卖双方确定成交价格时,必须考虑所采用的贸易术语包含哪些从属费

用,如运输费、保险费、装卸费、关税以及增值税等其他费用。这有助于交易双方进行价格比较和成本核算。

(3) 从解决贸易争端上看,买卖双方因签约中对某些问题规定得不清楚、不明确,致使履约中产生争端。在这种情况下,可以援引有关贸易术语的国际惯例来处理争端。

总之,使用贸易术语有利于交易双方洽商交易和订立合同;有利于买卖双方核算成本和价格;有利于解决履约中的争议,节约费用,提高效率。

## 二、有关贸易术语的国际贸易惯例

### (一) 国际贸易惯例的产生

19 世纪初,在国际贸易中已开始使用贸易术语,但由于各民族之间存在着文化背景上的差异、商业和贸易习惯上的差异,不同国家和地区在使用这些贸易术语时存在着较大的分歧,这极大地影响了贸易术语的运用。对此,一些国际组织、学术团体和商业团体为了消除分歧,促进国际贸易顺利地发展,都试图对贸易术语做统一的解释,于是陆续出现了一些有关贸易术语的解释和规则。经过贸易商们的使用,又对这些规则和解释做了反复地修改,使得这些规则和解释为多数国家的法律界和贸易界所接受,于是便形成了有关国际贸易术语的国际惯例。由此可见,所谓国际贸易惯例是指,在国际贸易的实践中逐渐形成的一贯通用的习惯做法和通例。

### (二) 国际贸易惯例的性质

国际贸易惯例并非法律,对买卖双方没有强制约束力,它的适用是以当事人的“意思自治”为基础的。也就是说它对买卖双方并不具有强制性,如果双方并未选择贸易术语的惯例来约束双方的行为,那么合同的签订仍然是有效的。因此,当事人在这个问题上可以拥有选择权。

#### 1. 与法律相比,国际贸易惯例的基本特性

(1) 如果买卖双方都同意采用某种惯例来约束交易,并在合同中有明确规定,则被采用的惯例对买卖双方均有法律约束力;

(2) 如果买卖双方在合同中既未对某一问题有明确规定,也未订明采用某种惯例,在合同执行中发生争议时,受理该争议案的司法和仲裁机构可引用国际惯例作为判决或裁决的依据。

## 2. 国际贸易惯例在特定情形下,也能产生法律约束力

具体情况如下:

### (1) 通过国内立法

将国际贸易惯例引入国内法中,或者在国内法里明文规定适用国际惯例。如美国《统一商法典》规定:“贸易惯例赋予协议(合同)特定的含义,对协议(合同)条件加以补充或限制。”也就是说,当贸易惯例引入国内法后,它就具有了一定的强制力。

### (2) 通过国际立法,即在公约、条约中引用国际贸易惯例

如果一个国家参加了某项国际公约或者条约,那么,该国必须遵守条约的内容;若国际贸易惯例成为条约的有机组成部分,那么,该国也必须遵守此惯例。

### (3) 默示的约束力

在经济交往中,有时也可能推定当事人以默示的方式选择某项国际惯例,此时该惯例应被认为对当事人具有约束力。

当然,默示的选择须满足三个条件:① 当事人知道该惯例或理应知道;② 该惯例具有广泛的适用性;③ 该惯例是同类交易的合同当事人经常遵守的。

由此可见,贸易惯例不同于法律、法规,有自身的基本性质,同时也有特殊性质。

## 三、三个有影响的国际贸易术语的惯例

### (一)《1932年华沙-牛津规则》

《1932年华沙-牛津规则》是国际法协会专门为解释 CIF 合同而制定的。该规则对 CIF 合同的性质、特点及买卖双方所承担的责任、费用和风险等都做了具体的规定和说明。

国际法协会于 1928 年在华沙开会,制定了关于 CIF 买卖合同的统一规则,称为《1928 年华沙规则》,共 22 条。其后该规则在 1930 年纽约会议、1931 年巴黎会议、1932 年牛津会议进行了修订,修改后的条文共 21 条,并称为《1932 年华沙-牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules 1932,简称 W. O.),一直沿用至今。

### (二)《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》是由美国 9 个商业团体联合制定的,最早于 1919 年在纽约制定,原被称为《美国出口报价及其缩写条例》。1941 年在美国第 27 届全国对外贸易会议上,该条例被修改,并命名为《1941 年美国对外

贸易定义修订本》。该修订本中所解释的贸易术语共有六种。特别应注意的是,其中的 FOB、FAS 与国际商会中的这两种术语的解释有所不同。

### (三)《2000 年国际贸易术语解释通则》(简称《2000 年通则》)

《2000 年通则》(INCOTERMS2000)是国际商会为了统一对各种贸易术语的解释而制定的。最早的通则产生于 1936 年,之后为适应国际贸易发展的需要,国际商会先后进行过多次修改和补充。现行的《2000 年通则》是国际商会在《1990 年国际贸易术语解释通则》(简称《1990 年通则》)的基础上修订产生的,并于 2000 年 1 月 1 日起生效。

三个有影响的国际贸易术语的惯例见表 1-1 和表 1-2。

表 1-1 《1932 年华沙-牛津规则》和《1941 年美国对外贸易定义修订本》

国际惯例名称	代码	英文	中文	定义说明
《1932 年华沙-牛津规则》	CIF	Cost, Insurance and Freight	成本、保险费加运费	卖方报价包括货物成本、海运保险费和将货物运到指定目的地的一切运输费
《1941 年美国对外贸易定义修订本》	EX	Ex Point of Origin	原产地交货	卖方同意在规定的日期或期限内,在双方商定的地点,将货物置于买方控制之下
	FOB	Free On Board	交通工具上交货	包括:运费预付到指定出口地点,减除至指定出口地点的运费
	FAS	Free Alongside Ship	交通工具旁交货	卖方将货物交到海洋轮船船边、船的装货吊钩可及之处
	C&F	Cost and Freight	成本加运费	卖方报价包括将货物运到指定目的地的运输费用
	CIF	Cost, Insurance and Freight	成本、保险费加运费	卖方报价包括货物成本、海运保险费和将货物运到指定目的地的一切运输费
	EX DOCK	EX Dock	目的港码头交货并完税	卖方报价包括货物成本和将货物运到指定进口港码头的全部附加费

表 1-2 《2000 年国际贸易术语解释通则》

代码	英文	中文	适用的运输方式
E 组: 卖方在自己交货点将货物交给买方(发货)			
EXW	Ex Works	工厂交货	适用于各种运输方式
F 组: 卖方将货物交至买方指定的承运人(主运费未付)			
FCA	Free Carrier	货交承运人	适用于各种运输方式
FAS	Free Alongside Ship	船边交货	只适用于海运及内河运输
FOB	Free On Board	装运港船上交货	
C 组: 卖方必须签订运输契约, 但货物发运后灭失或损坏的风险及产生的费用卖方不负责 任(主运费已付)			
CFR	Cost and Freight	成本加运费	只适用于海运及内河运输
CIF	Cost Insurance and Freight	成本加保险费、运费	
CPT	Carriage Paid To	运费付至目的地	适用于各种运输方式
CIP	Carriage and Insurance Paid To	运费、保费付至目的地	
D 组: 卖方必须承担货物交至目的地所需的费用和风险(到达)			
DAF	Delivered At Frontier	边境交货	适用于各种运输方式
DES	Delivered Ex Ship	目的港船上交货	只适用于海运及内河运输
DEQ	Delivered Ex Quay	目的港码头交货	
DDU	Delivered Duty Unpaid	未完税交货	适用于各种运输方式
DDP	Delivered Duty Paid	完税后交货	

## 第二节 国际贸易中六种主要贸易术语

在国际商会《2000 年通则》所解释的 13 种贸易术语中, 使用最频繁的是 FOB、CFR、CIF、FCA、CPT 和 CIP, 应全面地了解和掌握这六种贸易术语的含义、买卖双方的义务, 以及在使用中需注意的问题。

## 一、装运港交货的三种贸易术语

FOB、CFR、CIF 三种贸易术语是国际贸易中经常使用的术语,概括地说,它们都是在装运港交货的一组贸易术语。三种术语都只适用于水上运输,交货地点均为货物装运的港口。

### (一) FOB

Free On Board(... named port of shipment)——装运港船上交货(……指定装运港),指当货物在指定装运港越过船舷时,卖方就完成了交货的义务。卖方与买方之间承担风险是以“船舷为界”,也就是卖方承担货物越过船舷之前的风险,而买方承担货物越过船舷之后的风险。如果当事人不愿采用“越过船舷”作为完成交货的标志,则应改用 FCA 术语。

#### 1. FOB 术语下买卖双方的主要权利和义务

依据《2000 年通则》,在 FOB 术语下,买卖双方的主要权利和义务如表 1-3 所示。

表 1-3 FOB 合同买卖双方的权利和义务

卖 方	买 方
负责在合同规定的日期或期限内,在指定装运港将符合合同规定的货物按港口惯常方式交至买方指派的船上,并给予买方充分通知	负责租船订舱,支付运费并给予卖方关于船名、装船地点和要求交货时间的充分通知,负责按合同规定支付价款
负责办理货物出口许可证或其他核准书	负责办理货物进口许可证或其他核准书以及必要时经由另一国过境运输的一切海关手续
负责承担货物在装运港越过船舷之前的一切费用和 risk	承担货物在装运港越过船舷后的一切费用和 risk
负责提交商业发票和证明货物已交至船上的通常单据或具有同等效力的电子数据交换信息,接受合同规定的货物价款	收取卖方按合同规定交付的货物,接受与合同相符合的单据

#### 2. 采用 FOB 术语应注意的问题

##### (1) “船舷为界”的含义及风险转移点

“船舷为界”是一种历史上沿袭和继承下来的贸易规则,它界线分明,易于

掌握,故至今仍在使用。《2000年通则》规定,以 FOB 术语成交的合同中,卖方必须在装运港将货物装上船,当货物在装运港越过船舷(passed the ship's rail)时,货物遭受损失或灭失的风险就由卖方转移到了买方。由此可见,以船舷为界的基本含义是,货物在装船之前的风险,包括在装船时货物跌落在码头或海里所造成的损失,应由卖方承担;而货物在装上船后出现的风险,包括运输途中出现的货物损失和灭失,则由买方承担。如前所述,《2000年通则》作为惯例的规定并不是强制性的,它允许买卖双方按实际业务的需要,对规则进行必要的改变。在实际业务中,如 FOB 合同的买方要求卖方提交“清洁已装船提单”,而卖方也同意提供此种运输单据,并凭以向买方收款的话,则该 FOB 合同的交货点已从“船舷”延伸到了“船舱”。这就是说,卖方必须负责在装运港将货物安全地装入船舱,并负担货物装入船舱为止的一切灭失或损坏的风险。

### (2) 船货衔接

在 FOB 合同中,买方必须负责租船订舱,并将船名和装船时间通知卖方,而卖方必须负责在合同规定的装船期和装运港,将货物装上买方指定的船只。这里存在着一个船货衔接的问题。买方在合同规定的期限内安排船只到合同指定的装运港接受装货。如果船只按时到达装运港,卖方未能及时装运货物,则卖方应承担由此造成的空舱费(dead freight)或滞期费(demurrage)。反之,如果买方延迟派船,使卖方不能在合同规定的装运期内将货物装船,则由此而引起的卖方仓储、保险等费用支出的增加,以及因迟收货款而造成的利息损失,均需由买方负责。因此,在采用 FOB 术语订约的情况下,买卖双方对船货衔接事宜除在合同中有明确规定外,在履约中应加强联系、密切配合,防止船货脱节。

在实际业务中,如成交货物的数量不大,只需部分舱位而用班轮装运时,卖方往往按照买卖双方之间明示或默示的协议,代买方办理各项装运手续,包括订舱和取得提单。除非另有协议,买方应负责偿付卖方由于代办上述手续而产生的任何费用。卖方订不到舱位的风险也由买方承担。

### (3) FOB 术语的变形

按 FOB 术语成交,卖方负担货物装上船之前的一切费用。在装运港的装货费用主要有装船费以及与装货有关的理舱费和平舱费。如果买方使用班轮运输货物,而班轮运费已包括了装货费用和卸货费用。既然班轮运费由买方支付,因而装货、卸货费用实际上由买方负担。但在大宗货物采用租船装运时,FOB 合同的买卖双方应明确地规定装货费用由何方负担,并在合同中用文字表明。也可采用在 FOB 术语后加列字句或缩写,即用 FOB 术语的变形来表示。常见的 FOB 术语变形有以下几种。



FOB 班轮条件(FOB Liner Terms),指装货费用如同以班轮运输那样,由支付运费的一方(即买方)负担。

FOB 吊钩下交货(FOB Under Tackle),指卖方将货物置于轮船吊钩可及之处,从货物起吊开始的装货费用由买方负担。

FOB 包括理舱(FOB Stowed, FOBS),指卖方负担将货物装入船舱并支付包括理舱费在内的装货费用。

FOB 包括平舱(FOB Trimmed, FOBT),指卖方负担将货物装入船舱并支付包括平舱费在内的装货费用。

FOB 术语的上述变形只是明确了装货费用由谁负担,并不改变 FOB 术语交货地点以及风险划分的界限。同时还需注意,对贸易术语变形,国际上并无统一、权威的解释。《2000 年通则》及以前的贸易惯例也未对术语变形提供解释。因此,在实际业务中,使用术语变形时,应在合同中明确规定卖方所需承担的额外义务,以防止履行合同时因双方理解不一而发生纠纷,造成损失。

#### (4) 美国对 FOB 术语的特殊解释

《1941 年美国对外贸易定义修订本》将 FOB 术语分为六种,其解释及运用与《2000 年通则》的解释及运用有明显的差异。其中,只有“指定装运港船上交货”与《2000 年通则》解释的 FOB 术语相近。但两者在费用负担等方面仍有很大不同,按《1941 年美国对外贸易定义修订本》规定,只有在买方提出请求,并由买方负担费用的情况下,FOB Vessel 的卖方才有义务协助买方取得由出口国签发的为货物出口或在目的地进口所需的各种证件,并且出口税和其他税捐费用也需由买方负担。

## (二) CFR

Cost and Freight(... named port of destination)——成本加运费(……指定目的港),指在 FOB 价的基础上加上装运港至目的港的通常运费。当货物在指定装运港越过船舷时,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费用和运费,但交货后货物灭失或损坏的风险以及由此而引起的任何额外费用,已由卖方转移至买方。CFR 术语只适用于海运和内河航运。如双方当事人不采用越过船舷交货,则采用 CPT 术语更为适宜。

### 1. CFR 术语下买卖双方的主要权利和义务

依据《2000 年通则》,在 CFR 术语下,买卖双方的主要权利和义务如表 1-4 所示。