

赠送电子课件

十二五高等院校应用型特色规划教材

G
UOJI MAOYI SHIWU

国际贸易实务

屈海群 主 编
徐苏妃 张雅琼 副主编



清华大学出版社

十二五高等院校应用型特色规划教材

G
UOJI MAOYI SHIWU

国际贸易实务

屈海群 主 编
徐苏妃 张雅琼 副主编

清华大学出版社
北 京

内 容 简 介

本书根据最新的国际贸易规则和惯例编写而成,系统地介绍了国际贸易业务的整个流程、各个阶段的程序及应注意的问题,涵盖了交易的准备、签约、履约和违约处理过程。全书共分10章,主要内容包括国际贸易术语,国际贸易的标的物,国际货物运输,国际货物运输保险,商品的价格,国际货款的收付,商品检验、索赔、不可抗力与仲裁,交易的磋商与合同的订立,进出口合同的履行及国际贸易方式等。本书具有时效性、应用性相结合的特点。特别是在时效性方面,力求体现当今国际贸易实务领域的最新变化和趋势。每章都配有案例导入、学习目标、重难点提示及本章小结;另外每章课后均提供思考与练习、案例分析和实训操作题,并配有参考答案,以减轻教师的工作量和帮助读者更好地检查学习效果。

本书最大的特点是应用性,既可供国际经济与贸易相关专业的本科生、高职学生使用,也可供各类有志于各类涉外考证和从事国际贸易的企业管理人员和业务人员使用。

本书封面贴有清华大学出版社防伪标签,无标签者不得销售。

版权所有,侵权必究。侵权举报电话:010-62782989 13701121933

图书在版编目(CIP)数据

国际贸易实务 / 屈海群主编. —北京:清华大学出版社, 2014
(十二五高等院校应用型特色规划教材)

ISBN 978-7-302-35316-4

I. ①国… II. ①屈… III. ①国际贸易—贸易实务—高等学校—教材 IV. ①F740.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 018558 号

责任编辑:彭欣

封面设计:汉风唐韵

责任校对:宋玉莲

责任印制:宋林

出版发行:清华大学出版社

网 址: <http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址:北京清华大学学研大厦 A 座 邮 编:100084

社总机:010-62770175 邮 购:010-62786544

投稿与读者服务:010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质 量 反 馈:010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印 刷 者:北京富博印刷有限公司

装 订 者:北京市密云县京文制本装订厂

经 销:全国新华书店

开 本:185mm×260mm

印 张:17

字 数:386千字

版 次:2014年2月第1版

印 次:2014年2月第1次印刷

印 数:1~3000

定 价:34.00元

前言

全球经济一体化、区域经济一体化快速发展必将推动国际贸易的迅速发展。为适应这种发展,许多与之有关的国际贸易法律、法规和惯例也出现了新的要求和变化。因此能够全面而又熟练掌握国际贸易实务最新知识、最新要求的高素质、高技能的复合型外贸人才才会广受欢迎。为了适应新形势的需要,我们组织了长期从事“国际贸易实务”课程教学、具有丰富教学经验的教师根据国际贸易发展的最新动态编写了本书。本书具有如下特点:

(1) 时效性强。本书体现了当今国际贸易实务领域的最新变化和趋势。如《Incoterms® 2010》从 2011 年 1 月 1 日起实施,因此本书及时对运行了十年的《Incoterms® 2000》的内容进行了更新;用 2009 年年底推出的新版《海洋运输货物保险条款》替代运行了 30 年的 1981 版的内容;用《UCP 600》的内容取代了《UCP 500》的内容;增加了 2010 年 7 月 11 日起生效了的最新《2010 年见索即付保函统一规则》的部分内容。

(2) 应用性定位准确。本书内容深入浅出,详略得当,结构合理,难度适中,可操作性强。本书根据外贸实际业务操作需要增加了出口成本核算部分内容。每章均有案例引入,学习重难点提示,学习目标,本章小结等内容,每个重要的知识点均增加案例分析以帮助读者对所学内容加深理解,并在书中随附重要单据,以增加学生对外贸业务的直观感受。

(3) 最大限度地减轻教师备课量。本书每章课后均有习题。课后习题均另附答案,并可为授课教师提供 PPT 课件,以最大限度地帮助教师对课上内容的把握和减轻教师工作量,减少学生对答案的依赖。

本书由桂林航天工业学院屈海群担任主编,徐苏妃、张雅琼担任副主编。全书共 10 章。其中第一章、第二章、第四章、第五章、第七章、第八章由屈海群编写,第三章和第六章由徐苏妃编写,第九、十章由张雅琼编写。全书由徐苏妃统稿。

在本书的编写过程中,参考了诸多同类教材、文献和资料,并从公开发表的网站,特别是百度文库选用了一定的案例和资料,特向这些单位和个人表示感谢;同时,由于种种原因,可能在列举参考文献时有所遗漏,敬请原谅。

由于编者水平有限,书中难免存在疏漏和不妥之处,恳请同行、专家和广大读者批评指正。

编者

目 录

第一章 国际贸易术语	1
第一节 贸易术语概述	2
第二节 有关贸易术语的国际贸易惯例	3
第三节 对各种贸易术语的解释	5
本章小结	20
思考与练习	20
案例分析题	21
实训操作题	22
第二章 国际贸易的标的物	23
第一节 商品的品名	23
第二节 商品的品质	25
第三节 商品的数量	33
第四节 商品的包装	38
本章小结	45
思考与练习	45
案例分析题	46
实训操作题	46
第三章 国际货物运输	47
第一节 国际货物运输方式	48
第二节 买卖合同中的装运条款	57
第三节 运输单据	61
本章小结	68
思考与练习	68
案例分析题	71
实训操作题	72
第四章 国际货物运输保险	73
第一节 海运货物保险承保范围	74

第二节 我国海洋货物运输保险条款	77
第三节 伦敦保险协会海洋运输货物保险条款	80
第四节 国际货物运输保险实务与合同中的保险条款	83
第五节 陆运、空运货物与邮包运输保险	88
本章小结	93
思考与练习	93
案例分析题	95
实训操作题	95
第五章 商品的价格	96
第一节 商品价格的制定	97
第二节 佣金和折扣	100
第三节 出口商品成本核算	103
第四节 合同中的价格条款	113
本章小结	115
思考与练习	115
案例分析题	117
实训操作题	117
第六章 国际货款的收付	118
第一节 结算工具	119
第二节 汇付与托收	125
第三节 信用证付款	131
第四节 银行保函与备用信用证	140
第五节 各种结算方式的选择	141
本章小结	145
思考与练习	145
案例分析题	146
实训操作题	147
第七章 商品检验、索赔、不可抗力与仲裁	148
第一节 商品检验	149
第二节 索赔	153
第三节 不可抗力	158
第四节 仲裁	161
本章小结	167
思考与练习	168
案例分析题	169

实训操作题	169
第八章 交易的磋商与合同的订立	170
第一节 交易前的准备工作	171
第二节 交易磋商的步骤	173
第三节 合同的订立	181
本章小结	188
思考与练习	188
案例分析题	191
实训操作题	192
第九章 进出口合同的履行	194
第一节 出口合同的履行	195
第二节 进口合同的履行	208
本章小结	213
思考与练习	213
案例分析题	214
实训操作题	214
第十章 国际贸易方式	215
第一节 经销与代理	215
第二节 寄售与展卖	220
第三节 招、投标和拍卖	223
第四节 期货交易	227
第五节 对销贸易	229
第六节 加工贸易	233
本章小结	237
思考与练习	237
案例分析题	238
实训操作题	239
附录 参考答案	240
参考文献	261

第一章

国际贸易术语

学习目标

掌握《Incoterms® 2010》中的 11 种贸易术语,特别是几种常用的贸易术语的含义,买卖双方的责任、义务及其运用。

学习重点

FOB、CFR、CIF、FCA、CPT、CIP 的含义;象征性交货;贸易术语的变形。

学习难点

FOB、CFR、CIF、FCA、CPT、CIP 的比较;贸易术语的选用。

案例导入

中国清远公司出口一批货物,DAP 术语成交,不可撤销信用证付款,2 月 20 日交货。1 月下旬,中国清远公司的货物装船并驶向目的港。此时买方要求货装船后卖方将全套提单空邮买方,以便买方及时凭以办理进口通关手续,中国清远公司即以照办。由于海上风浪过大,船舶推迟几天才到达目的港,遭到买方降价要挟,经过争取,对方未予以追究。货物到达目的港后,双方对于卸货费用由谁负担的问题发生了争议。最后,由中国清远公司负担卸货费用,但中国清远公司却蒙受了不小的损失。

从案例中可以看出,对于出口方来说,D 组术语存在许多可预测的及不可预测的因素,D 组术语的费用、风险、责任最大,业务环节最多,贸易情况最为复杂,交货时间难以掌控;进口方的不合作以及失去货物控制的可能,可能出现进口方的信誉不良或支付能力不强,承运人的信誉不佳;不同的国际贸易惯例和贸易做法所带来的潜在风险,可能出现个别商人滥用国际贸易惯例,合同或信用证存在软条款。因此,如果选用 D 组术语,就必须充分了解这组术语的风险,并采取相应的措施将风险降到最低限度。

此案中,尽管采用了 DAP,卖方不用承担卸货费用,但合同中最好明确规定卸货费用由谁承担。虽然按照《2010 国际贸易术语解释通则》的规定,应该由买方承担卸货费用,但最终却由中国清远公司承担。主要是该进口国的习惯做法是由出口方承担卸货费用,这与《2010 国际贸易术语解释通则》的有关规定不太一致。所以,买卖双方在签订国际货物买卖合同时,最好在合同中明确规定货物到达目的地或目的港后的卸货费用由谁承担,这样可避免买卖双方产生争议和纠纷。

(资料来源:百度文库)

第一节 贸易术语概述

一、国际贸易术语的含义

在国际贸易中,由于买卖双方相距遥远,各自语言、文化和商业习惯都不尽相同,同时,货物在从卖方向买方移交的过程中涉及运输、保险和仓储等诸多环节,因此增加了交易洽商和合同履行的难度。人们在长期的贸易实践中逐渐探索出一些习惯做法,并且冠以专门的用语来规定所售货物的交货方法,经过归纳、整理编撰成册形成了一套国际惯例,从而简化了货物的对外销售。

所谓贸易术语(trade terms),又称贸易条件、价格术语,是指用一个简短的概念或三个英文字面表明商品的价格构成和买卖双方在交接货物过程中各自承担的风险、责任和费用划分问题的专门术语。一般来说,贸易术语有两方面的含义:一方面表示交货条件;另一方面表示价格构成,特别是货价中所包含的从属费用。由于每种贸易术语表示不同的交货条件和不同的价格构成,因而买卖双方各自承担的风险、责任和费用也不相同。一般来说,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、费用和风险都比较小,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,如目的地交货(DAP)和完税后交货(DDP)等,卖方承担的责任、费用和风险则比较大,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,所以有些人便称其为“价格术语”。

二、国际贸易术语的作用

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,因此,买卖双方只要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、费用和风险。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,必然要考虑采用的贸易术语中包含哪些从属费用,这就有利于买卖双方进行比价和加强成本核算。

3. 有利于解决履约当中的争议

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,它是大家所遵循的一种类似行为规范的准则。

4. 有利于其他有关机构开展业务活动

在业务活动中,离不开船公司、保险公司和银行等机构,而贸易术语及有关解释贸易术语的国际惯例的相继出现,便为这些机构开展业务活动和处理业务实践中的问题提供

了客观依据和有利条件。

第二节 有关贸易术语的国际贸易惯例

在国际贸易中使用贸易术语,始于 19 世纪。随着国际贸易的发展,逐渐形成了一系列贸易术语,各特定行业对各种贸易术语也有其特定的解释和规定。因此,在使用贸易术语时,由于对贸易术语解释的不同,因而会出现矛盾和分歧。为解决这些矛盾,国际商会和国际法协会等国际组织以及美国一些著名商业团体经过长期的努力分别制定了解释国际贸易术语的规则,这些规则在国际上被广泛采用,从而形成国际贸易惯例(international trade convention),并受到各国广泛的欢迎。由此可见,习惯做法与贸易惯例是有区别的。国际贸易中反复实践的习惯做法只有经国际组织加以编纂与解释才会成为国际贸易惯例。

国际贸易惯例的适用是以当事人的意思自治为基础的,因为,惯例本身不是法律,它对贸易双方不具有强制性,故买卖双方有权在合同中作出与某项惯例不符的规定。但是,国际贸易惯例对贸易实践仍具有重要的指导作用。在我国的对外贸易实践中,在平等互利的前提下,适当采用这些国际惯例,有利于外贸业务的开展。而且,通过学习和掌握有关国际贸易惯例的知识,可以帮助我们避免或减少贸易争端。在发生争议时,也可以引用有关惯例,争取有利地位,以减少不必要的损失。

有关贸易术语的国际贸易惯例主要有以下三种。

一、《1932 年华沙-牛津规则》

《1930 年华沙-牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules, 1932)是国际法协会专门为解释 CIF 合同而制定的。19 世纪中叶, CIF 贸易术语开始在国际贸易中得到广泛采用,然而对使用这一术语时买卖双方各自承担的具体义务,并没有统一的规定和解释。对此,国际法协会于 1928 年在波兰首都华沙开会,制定了关于 CIF 合同的统一规则,称为《1928 年华沙规则》,共包括 22 条。其后,将此规则修订为 21 条,并更名为《1932 年华沙-牛津规则》,沿用至今。这一规则对于 CIF 的性质、买卖双方所承担的风险、责任和费用的划分以及所有权转移的方式等问题都作了比较详细的解释。

二、《1990 年美国对外贸易定义修订本》

《1990 年美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definitions, 1990)(简称《美国对外贸易定义》)是由美国几个商业团体制定的。它最早于 1919 年在纽约制定,原称为《美国出口报价及其缩写条例》,后来于 1941 年美国第 27 届全国对外贸易会议上对该条例作了修订,命名为《1941 年美国对外贸易定义修订本》。1990 年,根据形势发展的需要,该《定义》被两次修订,并被命名为《1990 年美国对外贸易定义修订本》。

《1990 年美国对外贸易定义修订本》中所解释的贸易术语共有六种,分别为:

- (1) EXW(ex works, 产地交货);
- (2) FOB(free on board, 在运输工具上交货);

- (3) FAS(free along side,在运输工具旁边交货);
- (4) CFR(cost and freight,成本加运费);
- (5) CIF(cost,insurance and freight,成本加保险费、运费);
- (6) DEQ(delivered ex quay,目的港码头交货)。

《美国对外贸易定义》主要在美洲国家采用。由于它对贸易术语的解释,特别是对第2种和第3种术语的解释与《通则》有明显的差异,所以,在同美洲国家进行交易时应加以注意。

近年来,美国许多贸易界人士呼吁放弃《美国对外贸易定义》,而采用国际上更为通行的《国际贸易术语解释通则》。

三、《2010 年国际贸易术语解释通则》

《2010 年国际贸易术语解释通则》(*International Rules for the Interpretation of Trade Term/《Incoterms® 2010》*)(以下简称《通则》)。这是由国际商会(international chamber of commerce,ICC)为了统一各种贸易术语的解释而制定的,在当前国际贸易中应用最为广泛。该《通则》1936 年首次制定,先后经过 1953 年、1967 年、1976 年、1980 年、1990 年、2000 年和 2010 年 7 次修订。在进入 21 世纪之际,国际商会广泛征求世界各国从事国际贸易的各方面人士和有关专家的意见,对实行 70 多年的《通则》进行了全面的回顾与总结。为使贸易术语更进一步适应世界上无关税区的发展、交易中使用电子信息的增多以及运输方式的变化,于 2010 年 9 月由国际商会第 7 次对《通则》进行了修订,并于 2010 年 9 月公布《2010 年国际贸易术语解释通则》(以下简称《Incoterms® 2010》)。《Incoterms® 2010》于 2010 年 1 月 1 日起生效。

《Incoterms® 2010》的公布和实施,使《通则》更适应当代国际贸易的实践,这不仅有利于国际贸易的发展和国际贸易法律的完善,而且起到了承上启下、继往开来的作用,标志着国际贸易惯例的最新发展。

1. 《Incoterms® 2010》的适用范围

国际商会正式认可《Incoterms® 2010》所有的贸易规则既可适用于国际贸易,也可适用于国内贸易。

2. 《Incoterms® 2010》中的贸易术语

在《Incoterms® 2010》中,将贸易术语分为 11 种,按照所适用的运输方式不同划分为两类,即适用于任何运输方式的术语和适用于海运及内河水运的术语。

第一类:适用于任何运输方式,大多为运输方面的术语:EXW、FCA、CPT、CIP、DAT、DAP 和 DDP。

EXW(ex works)	工厂交货
FCA(free carrier)	货交承运人
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
DAT(delivered at terminal)	目的地或目的港的集散站交货
DAP(delivered at place)	目的地交货

DDP(delivered duty paid)	完税后交货
第二组：适用于水上运输方式的术语有四种：FAS、FOB、CFR 和 CIF。	
FAS(free alongside ship)	装运港船边交货
FOB(free on board)	装运港船上交货
CFR(cost and freight)	成本加运费
CIF(cost insurance and freight)	成本、保险费加运费

《Incoterms® 2010》将买卖双方的义务分为 10 项,具体情况如表 1-1 所示。

表 1-1 《Incoterms® 2010》中规定的买卖双方的基本义务分类

基本义务 (obligations)	卖方(seller)	买方(buyer)
A1/B1	A1 卖方的一般义务 (general obligations of the seller)	B1 买方的一般义务 (general obligations of the buyer)
A2/B2	A2 许可证,其他许可,安全清关和其他手续 (licences, authorizations, security clearances and other formalities)	B2 许可证,其他许可,安全清关和其他手续 (licences, authorizations, security clearances and other formalities)
A3/B3	A3 运输与保险合同 (contracts of carriage and insurance)	B3 运输与保险合同 (contracts of carriage and insurance)
A4/B4	A4 交货 (delivery)	B4 收货 (taking delivery)
A5/B5	A5 风险转移 (transfer of risks)	B5 风险转移 (transfer of risks)
A6/B6	A6 费用分摊 (allocation of costs)	B6 费用分摊 (allocation of costs)
A7/B7	A7 通知买方 (notice to the buyer)	B7 通知卖方 (notice to the seller)
A8/B8	A8 交付单据 (delivery document)	B8 交货证明 (delivery proof of delivery)
A9/B9	A9 核对-包装-标记 (checking-packaging-marking)	B9 货物检验 (inspection of goods)
A10/B10	A10 信息协助和相关费用 (assistance with information and related costs)	B10 信息协助和相关费用 (assistance with information and related costs)

第三节 对各种贸易术语的解释

一、六种主要贸易术语

在国际贸易中,FOB、CFR、CIF、FCA、CPT 和 CIP 是六种使用较多的贸易术语。

(一) FOB

FOB(insert named port of shipment)——装运港船上交货(插入指定装运港)。

根据《Incoterms® 2010》的规定,“装运港船上交货”是指在指定装运港将货物交到买方指定的船上,或取得已交付至船上证明,卖方即完成交货。货物灭失或损坏的风险在货物交到船上时转移,同时买方承担自那时起的一切费用。

FOB 仅适用于海洋运输和内河运输。如果买卖双方不拟以货物交到船上作为完成交货,而以货物于装船前在指定地点(例如集装箱堆场)交给承运人完成交货,则应采

用 FCA。

FOB 适合于海运或水上运输。

1. FOB 买卖双方的责任划分

卖方责任：

(1) 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；

(2) 承担货物在装运港装上船之前的一切风险和费用；

(3) 自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并且办理货物出口所需的一切海关手续；

(4) 提交商业发票和自费提供证明卖方已按规定交货的清洁单据，或具有同等作用的电子信息。

买方责任：

(1) 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；

(2) 根据买卖合同的规定受领货物及代表货物的凭证并支付货款；

(3) 承担受领货物之后所发生的一切风险和费用；

(4) 自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方证件，并办理货物进口所需的海关手续。

2. 使用 FOB 时应注意的问题

1) 关于风险划分界限问题

根据《Incoterms® 2010》的规定，FOB 中的买卖双方风险划分的界限是以“装运港船上”为界，即货物装船前的风险，包括货物在装船过程中落入海中所造成的损失，均由卖方承担；货物装船后的风险以及在运输过程中所发生的损失，由买方承担。

如果买方未将指定的船舶名称通知卖方，或买方指定的船舶未准时到达导致卖方未能履行交货义务，或提前停止装货，由此造成的货物灭失或损坏的风险，由买方承担。但前提是该货物已清楚地确定为合同项下之货物。

2) 关于船货衔接问题

在 FOB 术语下，卖方负责办理租船或订舱，并在合同规定的时间和地点将货物装上买方指定的船上，因此，就存在船货衔接的问题。根据有关法律和惯例，如果买方未能按时派船，包括未经对方同意提前将船派到和延迟派到装运港，卖方都有权拒绝交货，而由此产生的各种费用，如空舱费、滞期费以及仓储费等，均由买方负担。如果买方指派的船舶按时到达装运港，而卖方却未能备妥货物，由此产生的上述费用则由卖方承担。

3) 关于通知问题

FOB 术语中涉及两个充分通知。一个是买方租船后，应将船名、装货时间、地点给予卖方充分通知；另一个是卖方在货物装船后要给买方充分通知。在第一种情况下，如买方未给予充分通知，指定的船舶未按时到达或未能按时受载货物，或比规定的时间提前停止装货，由此产生的货物灭失或损失应由买方承担。在第二种情况下，由于货物风险是在装运港船上由卖方转移给买方，因此，卖方在货物装船完毕后必须通知买方，以便买方投

保;否则,由此造成买方的损失,应当由卖方负责。

4) 关于租船订舱问题

按照 FOB 术语成交时,一般情况下,如果采用班轮运输,船方管装管卸,装卸费、平舱费和理舱费都已经包含在班轮运费中,该费用由负责租船订舱的买方负责。但在大宗货物需使用租船装运时,FOB 合同的买卖双方对装货费用由何方负担应进行洽商,并在合同中用文字作出具体规定,也可采用在 FOB 术语后加列字句或缩写,即所谓 FOB 术语的变形来表示。常见的 FOB 术语变形有:

(1) FOB Liner Terms(FOB 班轮条件),指装货港费用如同班轮运输,由支付运费的一方(即买方)负担。

(2) FOB Under Tackle(FOB 吊钩下交货),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。

(3) FOB Stowed (FOB 包括理舱),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。

(4) FOB Trimmed(FOB 包括平舱),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。

(5) FOB Stowed and Trimmed (FOB 理舱费和平舱费在内),是指卖方将货物装入船舱并承担包括理舱费和平舱费在内的装船费用。

使用 FOB 贸易术语变形仅为了明确和改变买卖双方关于装船费用的划分,不改变交货地点和风险划分的界限。所以,FOB 术语的变形只是表明装船费用由谁负担,并不改变 FOB 术语的交货地点和风险划分界限。

5) 个别国家对 FOB 价格术语的不同解释问题

美国、加拿大和一些拉美国家较多采用《美国对外贸易定义》的解释,该定义将 FOB 分为 6 种类型:

(1) FOB(named inland carrier or named inland point of departure)在内陆指定发货地点的指定内陆运输工具上交货;

(2) FOB(named inland carrier at named inland point of departure)Freight prepaid to(named point of exportation)在内陆……运输工具上交货,运费预付到指定出口地点;

(3) FOB(named inland carrier at named inland point of departure)Freight allowed to(named point)在内陆……运输工具上发货,减除至指定出口地点的运费;

(4) FOB(named inland carrier at named at named point of exportation)在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货;

(5) FOB Vessel(named point of departure)指定装运港船上交货;

(6) FOB(named inland point in country of importation)进口国指定内陆地点交货。

其中仅第 5 种“FOB Vessel...named port of shipment”装运港船上交货(指定装运港)与《通则》中对 FOB 的解释基本相似。而其他 5 种,前 4 种属于出口国内陆交货条件,最后一种则属于进口国内地交货条件,与《通则》中的解释完全不同。前面已讲到第五种“指定装运港船上交货”与《通则》的解释基本相似,即不完全一致。在使用这一贸易术语时,必须注意在 FOB 与装运港之间加上 Vessel(船舶)字样,否则卖方仅负责在出口国内

陆的运输工具上交货,而不是在装运港船上交货。例如,在进口合同中若定为 FOB New York,而不是定为 FOB vessel New York,按照美国的解释,卖方仅负责在纽约城内某地点交货。只有订明 FOB vessel New York,卖方才负责将货物交到纽约港口的船上。故与美国、加拿大做交易时一定要明确相关问题,以避免争议。

(二) CFR

CFR(insert named port of shipment)——成本加运费(插入指定目的港)。

根据《Incoterms® 2010》的规定,“成本加运费(……指定目的港)”是指货物在装运港装上船,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,即由卖方转移给买方。

CFR 适合于海运或水上运输。

1. CFR 买卖双方的责任划分

卖方责任:

(1) 签订从指定装运港承运货物的合同,在合同规定的时间和港口,将合同要求的货物装上船并支付至目的港的运费,装船后须及时通知买方;

(2) 承担货物在装运港装上船之前的一切风险和费用;

(3) 自负风险和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件,并且办理货物出口所需的一切海关手续;

(4) 提交商业发票和自费向买方提供在目的港提货所用的通常的运输单据,或具有同等作用的电子信息。

买方责任:

(1) 接受卖方提供的有关单据,受领货物,并按照合同规定支付货款;

(2) 承担货物装上船之后的一切风险和除正常的运费以外的其他费用开支;

(3) 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方证件,并办理货物进口所需的海关手续。

2. 使用 CFR 时应注意的问题

1) 关于装船通知问题

按 CFR 术语成交时,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,卖方装船后必须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风险和损失。

根据《Incoterms® 2010》规定:卖方必须向买方发出所需通知,以便买方采取收取货物通常所需要的措施(包括办理保险)。如果卖方因遗漏或没有及时向买方发出装船通知而使买方未能及时办妥保险所造成的后果,要由卖方承担责任。

2) 关于卸货费用的负担问题(CFR 的变形)

按照 CFR 术语成交时,由于是由卖方负责租船订舱,支付运费,所以,货物在装运港的装货费用应由卖方负担。目的港的卸货费用究竟由谁负担,还存在分歧。如果货物是使用班轮运输,运输费用由签订运输合同的卖方支付,在目的港的卸货费用实际上也是由

卖方负担。

在租船运输条件下,船方按不负担装卸费条件出租船舶,卸货费究竟由谁负担,需要买卖双方合同中订明。具体规定方法,可以是在合同中用文字订明,也可以采用 CFR 术语的变形表示。CFR 术语的变形主要有以下四种。

(1) CFR Liner Terms(CFR 班轮条件),是指卸货费用按班轮运输办理处理,船方管装管卸,卸货费由支付运费的一方(卖方)负担。

(2) CFR Landed(CFR 卸至岸上),是指由卖方负担卸货费,其中包括驳运费和码头费在内。

(3) CFR Ex Tackle(CFR 吊钩下交货),是指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,在船舶不能靠岸的情况下,包括驳船费和码头费在内的卸货费由买方负担。

(4) CFR Ex Ship's Hold (CFR 舱底交货)是指货物运到目的港后,由买方自行启航,并负担货物从舱底卸到码头的费用。

以上 CFR 术语的变形,仅为标明卸货费用由谁负担,不改变交货地点和风险划分界限。

(三) CIF

CIF(insert named port of shipment)——成本、运费加保险费(插入指定目的港)。

根据《Incoterms® 2010》的规定,成本、保险费加运费(……指定目的港)是指在装运港当货物装上船,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给买方。卖方还必须办理买方货物在运输途中灭失或损坏风险的海运保险。

CIF 适合于海运或水上运输。

1. CIF 买卖双方的责任划分

卖方责任:

(1) 签订从指定装运港承运货物的合同,在合同规定的时间和港口,将合同要求的货物装上船并支付至目的港的运费,装船后须及时通知买方;

(2) 承担货物在装运港装上船之前的一切风险和费用;

(3) 按照买卖合同的约定,自负费用办理水上运输保险;

(4) 自负风险和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件,并且办理货物出口所需的一切海关手续;

(5) 提交商业发票和在目的港提货所用的通常的运输单据,或具有同等作用的电子信息,并且自费向买方提供保险单据。

买方责任:

(1) 接受卖方提供的有关单据,受领货物,并按照合同规定支付货款;

(2) 承担货物装上船之后的一切风险和除正常的运费和保险费以外的其他费用开支;

(3) 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方证件,并办理货物进口所需的海关

手续。

2. 使用 CIF 时应注意的问题

1) 关于办理保险问题

CIF 术语中,卖方要替买方办理货运保险,并支付保险费。如果合同的保险条款中明确规定了保险险别、保险金额等内容,卖方就按照合同的规定办理投保;如果合同中没有就保险险别等内容作出具体规定,则按照惯例办理。根据《Incoterms® 2010》规定,卖方只需投保最低的险别。保险最低金额是合同规定价格另加 10%,并采用合同货币。如果买方提出要求,卖方可以加保战争险、罢工等险,但费用需由买方承担。

2) 关于租船订舱问题

CIF 术语中,卖方要负责租船订舱,办理从装运港到目的港的运输事项,并支付运费。关于运输问题,《Incoterms® 2010》规定,卖方必须按照通常条件订立合同,经由通常航线,由通常用来运输该商品的船舶运输。除非买卖双方另有约定,对于买方事后提出的关于限制装运船舶的国籍、船型、船龄、船级以及指定装载某班轮公会的船只等要求,卖方都有权拒绝接受。但在实际业务中,如果买方提出以上要求,卖方能够办到且不增加额外开支或买方愿意承担费用时,卖方也可以接受。

3) 关于卸货费用的负担问题(CIF 的变形)

如在 FOB 术语中已述及的,班轮运费包括装运港的装货费用和在目的港的卸货费用,因此,如货物系用班轮运输,运费由 CIF 合同的卖方支付,自目的港的卸货费用实际上由卖方负担。如大宗货物适用租船运输,在装运港的装货费用应由卖方支付,至于在目的港的卸货费用究竟由何方负担,买卖双方应在合同中订明。其规定方法,可以在合同内用文字具体订明,也可采用 CIF 术语的变形来表示,例如:

(1) CIF Liner Terms (CIF 班轮条件),指卸货费用按班轮条件处理,由支付运费的一方(即卖方)负担;

(2) CIF Landed (CIF 卸至岸上),指卖方负担将货物卸至目的港岸上的费用,包括驳船费和码头费(litragage and sharfage charge);

(3) CIF Ex Tackle (CIF 吊钩下交货),指卖方负担将货物从舱底吊起船边卸离吊钩为止的费用;

(4) CIF Ex Ship's Hold (CIF 舱底交接),指买方负担将货物从舱底起吊卸到码头的费用;

(5) CIF 的变形只是为了表明卸货费用的负担问题,并不改变 CIF 术语的交货地点和费用以及风险划分的界限。

4) 关于象征性交货问题

根据交货方式不同,国际贸易中的交货可分为象征性交货和实际交货。象征性交货(symbolic delivery)是指卖方只有按期在约定地点完成装运,并向买方提交合同规定的包括物权凭证在内的有关单据,就算完成了交货义务,而无须保证到货。实际交货(physical delivery)是指卖方在规定的的时间和地点,将符合合同规定的货物提交给买方或其指定人,而不能以交单代替交货。

CIF 术语是一种典型的象征性交货。在象征性交货方式下,卖方是凭单交货,买方是