

民航工人技术等级培训教材

航材专业

外贸运输与报关

谭晓阳 编著

中国民航出版社

民航工人技术等级培训教材(航材专业)

外贸运输与报关

谭晓阳 编著



中国民航出版社

(京)新登字 95—307 号

图书在版编目(CIP)数据

外贸运输与报关/谭晓阳编著. —北京:中国民航出版社,1995.9

民航工人技术等级培训教材 航材专业
ISBN 7-80110-007-7

I. 外… II. 谭… III. 航空运输-进出口贸易-运输业务-教材 IV. F560.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(95)第 16041 号

民航技术工人等级培训教材(航材专业)

外贸运输与报关

谭晓阳 编著

*

中国民航出版社出版发行

(北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼)

—邮政编码 100028—

北京市昌平区百善印刷厂印装

版权专有 不得翻印

*

开本:787×1092 1/16 印张:12.5 字数:296 千字

1995 年 9 月第 1 版 1995 年 9 月第 1 次印刷 印数 1—2 000 册

ISBN 7-80110-007-7/V·015 定价:24.50 元

前 言

为了适应民航事业发展的需要，根据《民航工人技术等级标准及培训大纲》的内容要求，民航总局科教司组织有关专家编写了本教材，供航材外贸送修索赔专业培训使用，也可供从事与航材外贸工作相关的人员阅读参考。

本书内容包括：进出口业务及一般交易程序；国际货物运输；保险和报关。本书着重于实务，使受培训者学习后就能结合实际操作运用。

由于培训大纲是按初、中、高级技术工人进行培训的，而编写教材则需要有系统性和连贯性，故本书没有按初、中、高三个级别编写培训教材。各单位在组织业务培训的实践中，可根据培训大纲对三个等级的不同要求，选择适当内容进行培训。

本书编成后，由王志家、黎远桢同志审查定稿。限于编者的水平有限和时间仓促，书中不妥之处，希望教师在教学实践中，随时提出意见，以便再版时予以修改和补充。

编者

一九九四年五月

目 录

前 言	
第一章 进出口贸易概述	(1)
第一节 进口交易程序.....	(1)
第二节 出口交易程序.....	(2)
第二章 有关进出口贸易实务	(6)
第一节 国际贸易术语.....	(6)
第二节 商品的品质、数量与包装	(12)
第三节 商品检验	(17)
第三章 国际货物运输	(21)
第一节 国际货物运输性质	(21)
第二节 国际货物运输方式	(22)
第三节 国际货物运输组织	(25)
第四节 对外贸易合理运输	(28)
第四章 国际航空货物运输	(31)
第一节 航空运输基本知识	(31)
第二节 国际航空运输组织及有关当事人	(33)
第三节 航空货物运输方式	(36)
第四节 航空运单	(39)
第五节 航空货物运价和费用	(42)
第六节 我国航空进出口货物运输	(48)
第五章 国际海上货物运输	(53)
第一节 海上货物运输船舶分类	(53)
第二节 班轮运输	(54)
第三节 海运进出口业务	(58)
第六章 国际铁路货物联运	(70)
第一节 简介	(70)
第二节 基本运送条件	(71)
第三节 出口货物运输	(72)
第四节 进口货物运输	(76)
第七章 国际集装箱运输	(79)
第一节 集装箱运输概述	(79)
第二节 集装箱运输业务	(81)
第八章 保险	(85)
第一节 货物运输保险的种类和险别	(85)

第二节	海上运输货物保险	(86)
第三节	陆上运输货物保险	(88)
第四节	航空运输货物保险	(89)
第五节	保险单证	(89)
第六节	保险索赔	(93)
第九章	海关简介	(95)
第一节	中华人民共和国海关法	(95)
第二节	海关的性质、任务和组织机构	(95)
第十章	海关货运监管制度	(97)
第一节	货运监管的任务	(97)
第二节	货运监管的依据	(98)
第三节	货运监管基本制度	(104)
第十一章	进出口货物的报关手续	(105)
第一节	海关对报关单位的注册登记制度	(105)
第二节	报关的期限	(108)
第三节	进出口货物的报关程序	(108)
第十二章	一般进出口货物的报关	(116)
第一节	一般贸易非转关货物	(116)
第二节	转关运输货物	(116)
第三节	暂时进口货物	(118)
第四节	进出口货样、广告品	(119)
第五节	无代价抵偿进口货物	(120)
第六节	租赁贸易进出口货物	(121)
第七节	进出口修理货物	(122)
第八节	进出口展览品的报关	(122)
第九节	保税制度进出口货物的报关	(124)
第十三章	进出经济特区货物的报关	(129)
第一节	特区进出口货物	(129)
第二节	特区来往内地的货物	(130)
第十四章	如何填写进出口货物报关单及其代号	(132)
第一节	如何填写进口货物报关单	(132)
第二节	如何填写出口货物报关单	(138)
第十五章	海关征税	(142)
第一节	关税	(142)
第二节	海关代征税费	(147)
第三节	关税的减免	(147)
第四节	海关监管手续费	(151)
第十六章	进出口货物的担保放行	(153)
第一节	可担保放行货物的范围	(153)

第二节 担保方式.....	(153)
第三节 担保的销案.....	(153)
附录 I 中华人民共和国海关法.....	(156)
附录 II 中华人民共和国进出口关税条例.....	(163)
附录 III 中华人民共和国进口货物许可制度暂行条例.....	(168)
附录 IV 中华人民共和国进口货物许可制度暂行条例实施细则.....	(170)
附录 V 机电产品进口管理暂行办法.....	(174)
附录 VI 中华人民共和国增值税暂行条例.....	(177)
附录 VII 中华人民共和国消费税暂行条例.....	(181)
附录 VIII 中华人民共和国对外贸易法.....	(184)
附录 IX 报关常用英文词汇.....	(189)

第一章 进出口贸易概述

对外贸易 (foreign trade) 是指一国与另一国之间的商品、技术的交换或买卖。对外贸易既然是以外国为贸易对象, 则所交换或买卖的商品、技术就必须出入一国的国境。因此, 任何一宗对外贸易都是由出口贸易 (export trade) 和进口贸易 (import trade) 所组成。作为出口方来说, 它输出商品即为出口贸易; 作为进口方来说, 它输入商品便是进口贸易。可见出口与进口是一个事物的两个方面, 所以对外贸易又称为进出口贸易。

进出口业务的范围很广, 工作环节较多, 程序复杂, 每一流程均可构成一门专业, 而且各个流程之间又有着内在的联系, 在任何一个环节上稍有疏忽, 都会给工作带来损失。同时从事各个流程作业的专业人员也要了解整个进出口业务程序, 以使他们的工作能更好地衔接起来。

民航有关部门为了保障航班的正点飞行, 每年购进大量的飞机、航空器材、特种设备、工具和特种车辆等。而从事这类进出口业务的各个环节的工作人员以及各航空公司从事航材保障工作的各类人员有必要对一般交易程序有一个大致的了解, 并充分认识到航空产品进出口业务特殊性、安全性、准确性和及时性。

第一节 进口交易程序

从国外进口商品, 需支付外汇, 而我国外汇是集中管理, 统一经营。专管外汇的机构是国家外汇管理局, 统一经营的银行是中国银行。因此, 在向国外订货之前, 必须事先申请外汇额度, 经主管部门批准后, 才能向中国银行购买外汇。随着改革开放的进一步深入, 推行社会主义市场经济, 目前国内也出现外汇调剂市场, 进口单位可在调剂市场里利用自留资金调剂少量外汇, 以便进口业务急需。

我国的进口业务又分中央和地方两种。凡经国务院批准列入国家进口计划的项目都由中央经营进口, 所使用的外汇为中央外汇; 凡经省、市、自治区批准的进口项目, 则由地方经营进口, 所使用的外汇为地方外汇。

基于这种情况, 我国的进口程序大体如下:

一、交易前的准备工作

进口前的准备工作主要有: 编制进口计划报批, 用贷部门根据国家批准的进口计划 (如购买、租赁飞机的批文) 或地方批准的进口项目 (民航、地方合办的机场修建项目), 填制机电产品进口申请表, 报送有关主管机电进口部门审批下发机电进口证明, 然后交有关进出口公司。进出口公司审查机电进口证明表后, 安排订购市场、订购时间和选择交易对象, 制订具体的进口方案。

二、对外磋商

在做好交易前的准备工作后，通过函电或谈判进行交易磋商。磋商的过程包括询盘、发盘、还盘和接受。其中询盘最为重要，一般都是“货比三家”，也就是“订一询三”。实践证明这一办法效果较好。

三、签订合同和履行合同

通过磋商达成交易后，应签订购货合同 (purchase contract) 或购货确认书 (purchase confirmation)。购货合同的内容一般包括：商品的品名、品质、规格、数量、包装、价格、金额、交货期、交货条件、保险、支付、检验、索赔和仲裁等条款，以及其他一些权利和义务。

在民航领域内，关于航空器材的订货形式与普通进口业务不甚一样。鉴于航空器材和设备订货的经常性、专业性和批量大等特点，一般采取与专门供应商签订总协议加随时下订单的做法。

合同签订后应严格执行。作为买方来说，必须切实做好如下各项工作：申请开立信用证、租船订舱、安排运输、催装、办理保险（在按 FOB 或 CFR 条件成交的情况下）、审单付款、接货报关、报验、拨交（分割）、结算等。如到货不符或有残短，应及时向有关方面进行索赔。

现将上述程序制图 1-1。

第二节 出口交易程序

民航作为一个交通营运部门，本身并不生产商品，但其内部有一些专门生产航空特种设备的工厂，产品打入了国际市场，这就意味着要进行出口交易。另外在某种特定环境下，民航有些部门也进行出口交易去换取进口航材，以保障飞机正常运营。例如：目前独联体国家采取资本主义市场经济，过去从前苏联进口航材采取国家统一对外的大贸易形式已无法适用，而我国现汇（美元）短缺，针对独联体轻工产品匮乏的特点，民航部门外贸公司只有积极组织国内货源采取易货形式以换取紧缺的苏式飞机的航材，这就涉及到对独联体的出口交易。

出口交易程序，大体上可分为以下三个阶段：

一、交易前准备工作

主要有：了解国外市场的需求，编制出口计划，与生产或供货部门衔接，落实货源，做好收购、进货、调运、储存和加工整理等工作；制定商品出口方案，主要包括国外市场特点，供求情况，价格趋势，销售意图，价格幅度，收汇方式和推销策略等方面；建立客户关系和推销网；开展广告宣传。

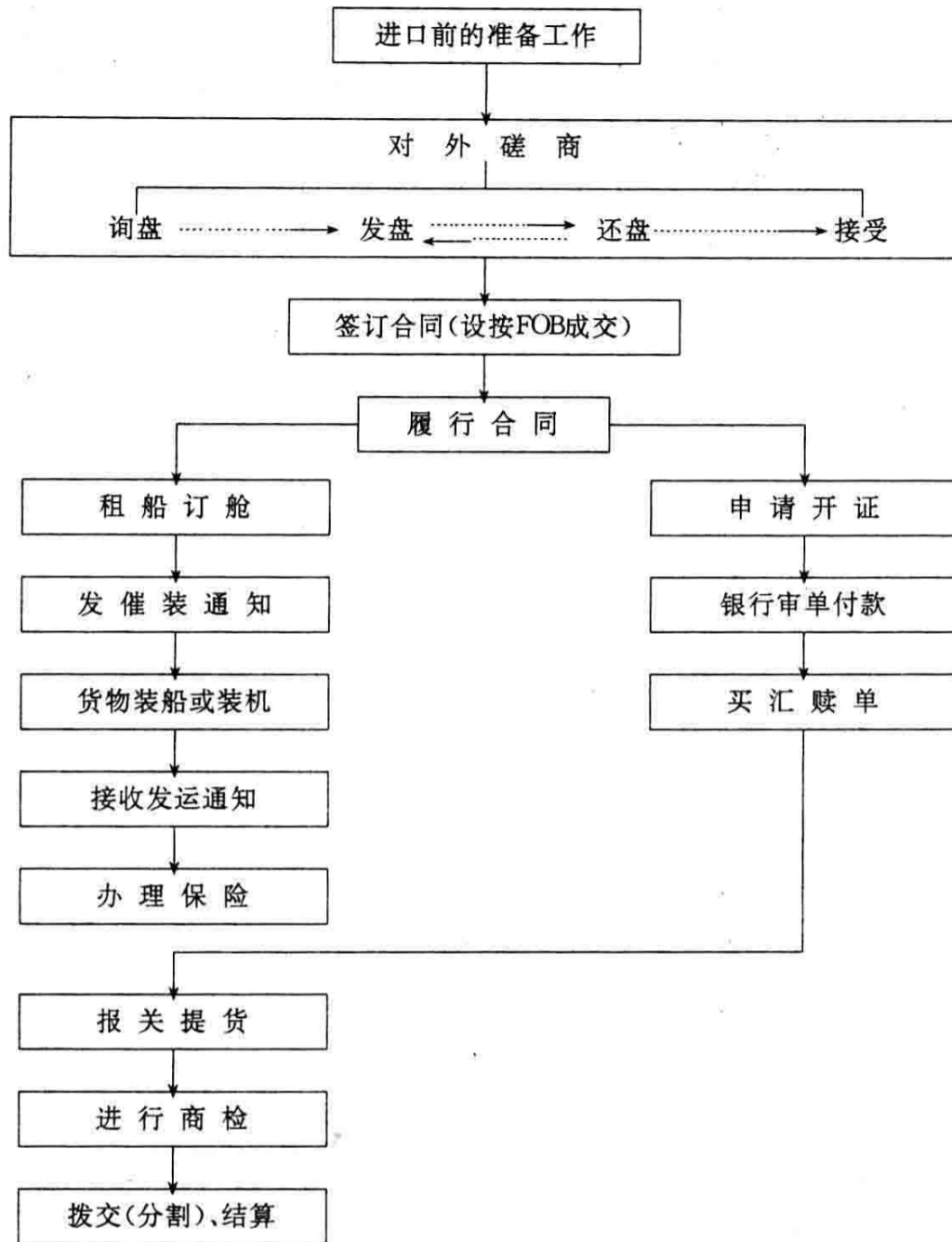


图 1-1 进口交易程序图

二、交易磋商

在交易前的准备工作做好之后，便可通过函电或口头对外磋商具体的出口业务。如国外商人向我探询可否供应某种商品，这叫询盘 (inquiry or enquiry)。如我主动以函电或口头对外表示可供某商品，并说明规格、数量、价格、交货时间、包装、支付方式，要求对方按时答复，这叫发盘 (offer)。如果对方接到发盘后，同意所提的各项条件，并按时答复，这叫接受 (acceptance)。一笔交易经过询盘、发盘、还盘、接受或发盘、接受，即可达成。

三、订购和履约

通过磋商达成交易后，应签订销售合同或销售确认书作为约束双方的法律性文件。合同主要内容一般包括：商品的品名、品质规格、重（数）量、包装、价格、金额、交货期、保险、支付、检验、索赔、仲裁等条款以及一些权利和义务。

签订合同后，应严格执行。在履约过程中要认真负责，一丝不苟地做好审证、备货、报验、租船订舱、投保（在CIF条件下）、报关、装船及制单结汇等一系列工作。如发生违反合同的情况，还要及时办理索赔和理赔工作。

现将上述出口程序制图 1-2。

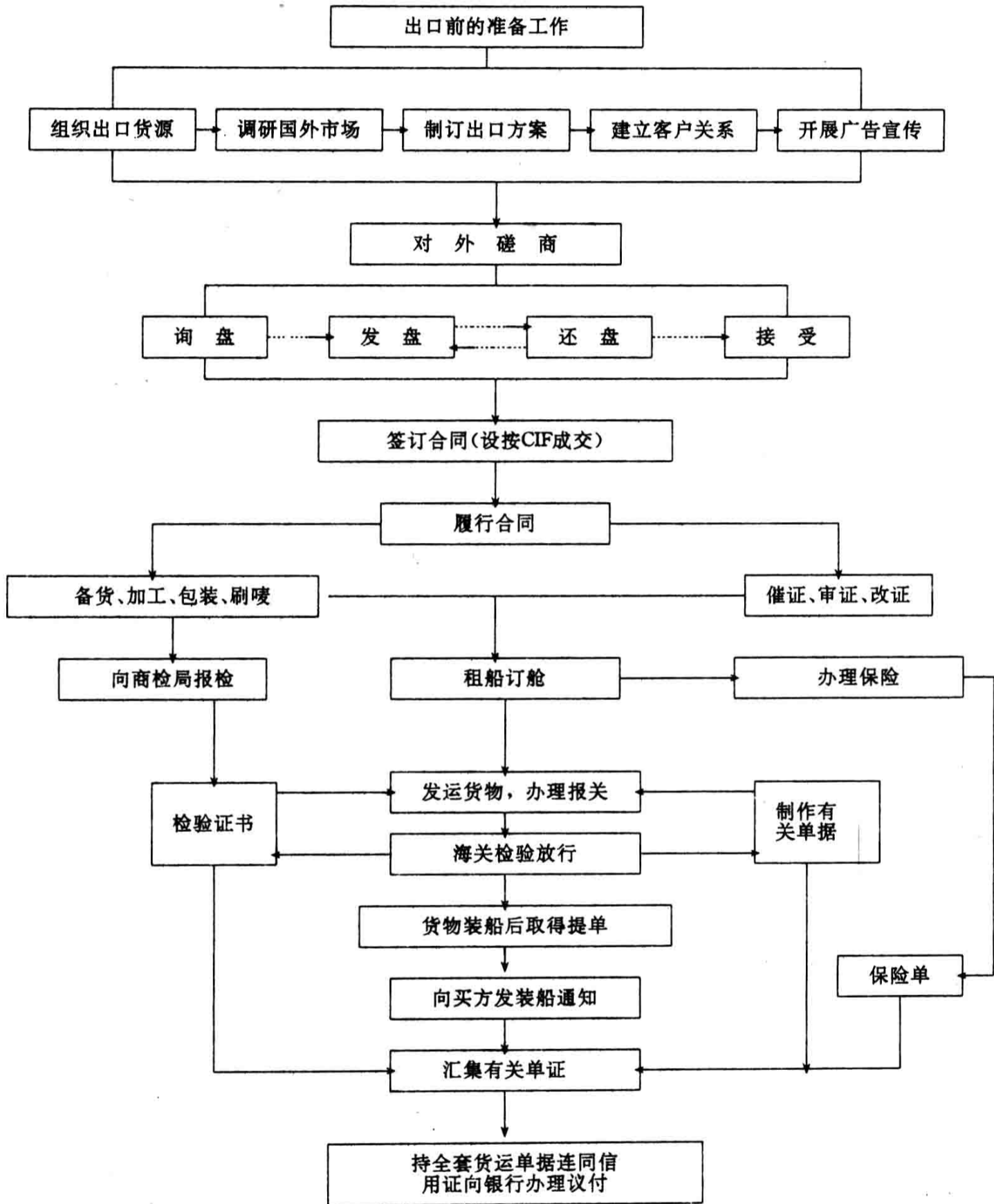


图 1-2 出口交易程序图

复 习 思 考 题

1. 何谓对外贸易？
2. 简述进口交易程序分哪几部分？
3. 订货合同签订后应该做好哪几项工作？
4. 出口交易程序可以分成几个阶段并简述其主要工作。

第二章 有关进出口贸易实务

第一节 国际贸易术语

进出口业务是以买卖合同为中心进行的。为保证合同的顺利履行，必须使经济关系纳入法律规范。所以，对外达成和履行货物买卖合同，不仅是一种经济活动，而且是双方的一种法律行为。

但是，国际货物买卖合同的当事人分居不同国家，而不同国家的有关法律规定往往并不一致。这样，一旦发生纠纷或争议，究竟按哪方国家法律处理就会成为问题。为方便国际交往，各国法律一般都对此作出规定。可是，各国的规定又不尽相同。因此，国际贸易买卖合同的订立和履行，还应当按照国际贸易惯例办事。国际贸易惯例是在国际贸易实践中逐渐形成的一些有较为明确固定内容的贸易惯例和一般做法。它不同于法律，只有在当事人承认并在实际业务中采用时才对当事人有约束力。其具体内容也可由当事人在采用时加以补充或更改。目前，对我国实际业务关系最大，使用最多的是关于贸易术语和跟单信用证的惯例。此外，双方当事人之间形成的习惯做法，对双方当事人也具有约束力。

一、国际贸易术语概述

在国际货物买卖中，交易双方相距甚远，其所交易的商品，通常需要经过长途运输。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，支付各种税捐和运杂费用。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，费用由谁负担，风险如何划分，买卖双方在磋商交易签订合同时，须予以明确。为了简化手续，缩短交易过程，并便于双方当事人成交，买卖双方便采用某种专门的用语来概括，也表明各自的权利和义务。这种用来表示交易双方责任、费用与风险划分的专门用语，称为贸易术语。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，即一方面表示交货条件，另一方面表示价格构成因素，特别是货价中所包含的从属费用。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因素，因而买卖双方各自承担的责任、费用与风险，也互不相同。一般地说，卖方承担的责任、费用与风险小，其售价就低；反之，其售价就高。正因为贸易术语有表示价格构成因素的一面，所以人们有时只从价格的角度片面地称之：“价格术语”。

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解释与运用也互有差异，因而容易引起贸易纠纷。为了减少纠纷和避免争议，有些国际商业团体便先后制定了一些统一解释贸易术语的规则，其中包括：

- (1) 国际法协会修订的《1932年华沙-牛津规则》。

(2) 美国一些商业团体制定的《1941年美国对外贸易定义修订本》。

(3) 国际商会修订的《1990年国际贸易术语解释通则》(简称 INCOTERMS 1990)。

上述各项解释贸易术语的规则,在国际贸易中都具有不同程度的影响,因而形成为一般的国际贸易惯例。其中国际商会国际商业惯例委员会再次修订的《1990年通则》具有十分重要的意义。因为通过这次修订,使贸易术语既适应电子数据交换信息(EDI)日益频繁运用的需要,又能适应不断革新的运输技术,尤其是集装箱运输、国际多式联运混装自主运输的需要,这就有效地促进了国际贸易的进一步发展。

二、贸易术语的分类

国际商会在《1980年通则》曾对14种贸易术语分别作了解释,其排列顺序是:从卖方承担责任、费用、风险最小的工厂交货开始,一直排到卖方承担责任、费用、风险最大的目的地完税后交货。新修订的《1990年通则》删去并合并了原来的一些贸易术语,增加了新的贸易术语,共计13种。为了便于人们理解和记忆,按不同类型将13种贸易术语划分为下列4个组别:

(一) E 组

指卖方在自己的地点将货物交给买方。

(1) EXW (ex works)。工厂交货。

这里的工厂交货并不是特定的工厂门口交货,其中含有在工厂仓库或者供货商仓库交货的含义。这种交货方式最为简单,卖方承担的风险和义务最少,凡货物一经出厂或出库,卖方概不承担外来风险与损失。通常,买方指定货运公司上门取货或者委托卖方发运到买方指定的运输代理手中,但后一种情况卖方纯属帮忙,不承担费用和 risk。在民航航材采购中,特别是在美国,我们多采用此种贸易术语签订合同。这是由于民航部门在美国已建立起了自己的运输体系,有指定的运输代理人。

(二) F 组

指卖方必须将货物交至买方指定的承运人。

(1) FCA (free carrier)。货交承运人。

(2) FAS (free alongside ship)。船边交货。

(3) FOB (free on board)。船上交货。

(三) C 组

指卖方必须签订运输契约,但货物中途灭失或损坏的风险和发运产生的额外费用,卖方不承担责任。

(1) CFR (cost and freight)。成本加运费,即过去的 C&F。

- (2) CIF (cost insurance and freight)。成本加保险费，加运费。
 (3) CPT (carriage paid to)。运费付至 (指目的地)。
 (4) CIP (carriage and insurance paid to)。运费、保险费付至 (指定目的地)。

(四) D 组

指卖方将承担货物交至目的地国家所需的一切费用和 risk。

- (1) DAF (delivered at frontier)。边境交货。
 (2) DES (delivered ex ship)。目的港船上交货。
 (3) DEQ (delivered ex quag)。目的港码头交货。
 (4) DDU (delivered duty unpaid)。未完税交货。
 (5) DDP (delivered duty paid)。完税后交货。

13 种贸易术语见表 2-1。

表 2-1 十三种贸易术语归纳对比

国际电码	交货地点	风险转移界限	出口报关的责任 费用由谁负担	进口报关责任 费用由谁负担	适用的运输方式
EXW	商品产地、 所在地	买方处置货物后	买方	买方	任何方式
FCA	出口国内地、 港口	承运人处理 货物后	卖方	买方	任何方式
FAS	装运港口	货交船边后	买方	买方	水上运输
FOB	装运港口	货物越过船舷	卖方	买方	水上运输
CFR	装运港口	货物越过船舷	卖方	买方	水上运输
CIF	装运港口	货物越过船舷	卖方	买方	水上运输
CPT	出口国内地、 港口	承运人处置 货物后	卖方	买方	任何方式
CIP	出口国内地、 港口	承运人处置 货物后	卖方	买方	任何方式
DAF	两国边境指定 地点	买方处置货物后	卖方	买方	任何方式
DES	目的港口	买方在船上 收货后	卖方	卖方	水上运输
DEQ	目的港口	买方在码头 收货后	卖方	卖方	水上运输
DDU	进口国内	买方在指定地点 收货后	卖方	买方	任何方式
DDP	进口国内	买方在指定地点 收货后	卖方	卖方	任何方式

以上 13 种贸易术语中，在民航领域使用最为广泛的是 EXW、FOB、CIF、CFR 几种。随着国际贸易的不断发展，国际间的通讯愈来愈发达，我们有必要顺应国际贸易惯例的变化，不断完善并选择更加适合的贸易术语，这样才能使我们与纷繁的各国供应商之间的交易日趋严密。

在民航领域内，另有一套关于航材买卖的习惯作法及标准，即《美国航空运输协会标准 2000》，这套标准是随着航空领域的不断发展，航空公司与航空产品供应商（生产厂）之间的买卖日益频繁以及航空产品的日益标准化而由美国航空运输协会（ATA）总结制定的一套习惯标准作法，这套标准促使航空产品的买卖标准化，进而加速航空产品的供应与周转。它不同于一般国际贸易惯例，它是民航领域内的行业买卖标准，凡采用此标准买卖的贸易双方，必须遵照执行其专项规定并加入其特定的计算机网络，才能完成一项贸易过程。此标准对于航材的供给、订单处理、发票印制、消耗量数据交换、通讯联络、供应商交货情况及航空公司订单执行报告等，都作了独特的规定。

三、对几种主要贸易术语的解释

（一）船上交货 FOB（……指定装运港）

FOB 是指装运港船上交货，按此术语成交，卖方应在约定的装运港将货物装到买方指定的船上，当货物越过船舷后，卖方即履行了他们的交货任务。这一术语比较适于海运的合同，因为只有在这种运输方式下，使用 FOB 才能划分清买卖双方的义务。对于航空运输的合同，则采用 FCA 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任务，可作如下划分：

1. 卖方的基本任务

- （1）办理出口清关手续，并负担货物越过装运港船舷以前的一切费用与风险。
- （2）在约定的装运期和装运港，按港口习惯办法，把货物装到买方指定的船上，并及时向买方发出装船通知。
- （3）向买方提交约定的各项单证。

2. 买方的基本任务

- （1）按时派船到约定的装运港接运货物及支付运费，并将船名和到港装货日期及时通知卖方。
- （2）承担货物越过装运港船舷时起的各种费用，以及货物灭失或损坏的一切风险。
- （3）按合同规定付款赎单。

值得注意的是，美国对 FOB 的解释与上述解释有差异，这主要表现在下列几个方面：

（1）美国对 FOB 笼统地解释为在任何一种运输工具上交货。因此，从美国进口货物签订的 FOB 合同时，必须在 FOB 后加缀“vessel”字样，并列明装运港名称，才表明卖方在装运港船上交货。

（2）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和残损。

(3) 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他费用。

(二) 成本加运费 CFR (……指定目的港)

CFR 术语是指卖方必须负担运至目的港所需的成本和运费。故 CFR 的基本含义是 FOB 加装运港至目的港的运费。我们原来所适用的 C&F 术语, 在《1990 年通则》中已不再使用, 而改用 CFR 这个术语。

按国际商会的 CFR 的解释, 买卖双方的基本任务, 可作如下划分:

1. 卖方的基本任务

(1) 提供合同规定的货物, 负责租船、订舱和支付运费, 按时在装运港装船后及时通知买方。

(2) 协助出口清关手续, 并承担货物在装运港到达船舷时为止的一切费用和 risk。

(3) 按合同规定提供正式有效的提单、发票及其他有关凭证。

2. 买方的基本任务

(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, 并办理进口清关手续和交纳进口税。

(3) 受领卖方提供的各种约定的单证, 并按合同规定支付货款。值得注意的是, 按 CFR 条件成交时, 是由卖方安排运输而由买方办理货运保险。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风险损失。

(三) 成本加保险费加运费 CIF (……指定目的港)

CIF 术语是指卖方具有 CFR 术语相同的义务外, 还应为买方办理货运保险。按《1990 年通则》规定, CFR 术语 只适用于海运和内河航运。如卖方先将货物交到货站或使用混装与集装箱运输时, 由于船舷已无实际意义, 故使用 CIF。

按 CIF 条件成交, 虽然货物在运输途中的灭失和损坏的 risk 由买方承担, 但由于货价构成因素中包括保险费, 故卖方必须负责签订保险合同, 按约定的险别投保货物运输险, 并支付保险费和提交保险单。卖方负责保险, 具有 代办性质, 如果事后发生承保范围内的损失, 由买方凭保险单直接向保险公司索赔, 能否索赔到手, 卖方不負責任。

按 CIF 条件成交, 虽然由卖方安排装运和办理货运保险, 但卖方并不承担保证把货送到目的港的义务。因此, CIF 属于装运港交货的术语, 而不是目的港交货的术语, 也就是说, CIF 不是“到岸价”。CIF 术语包含风险划分和费用划分两个分界点。风险划分是以装运港船舷为界, 故在划分风险的分界点之后增加卖方义务时, 应当特别审慎。在费用划分方面, 卖方只支付承运人从装运港至目的港的正常运费, 如由于运输途中 risk 而产生的额外费用, 则应由