

INTERNATIONAL TRADE
CUSTOMS AND CONVENTIONS

國際貿易慣例與公約

貿易條件

付款方式

保險條款

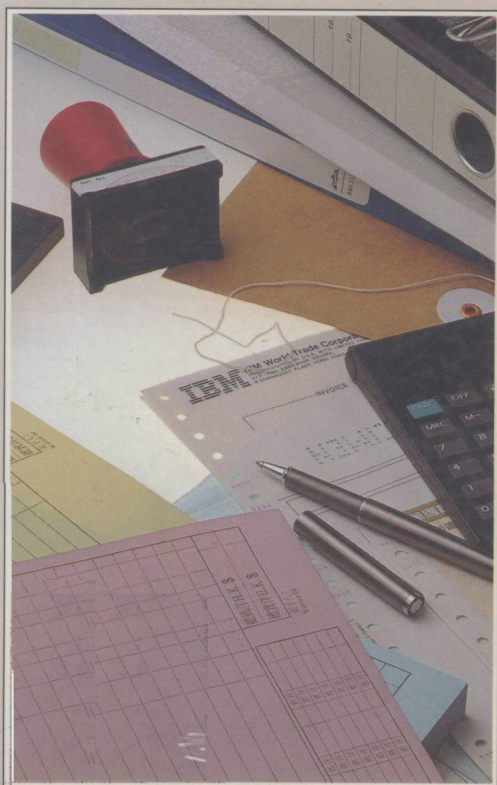
運輸單證

國際仲裁

銷售合同

滙票公約

關貿協定



錢益明編著
萬里書店出版

國際貿易慣例與公約

錢益明編著

香港萬里書店出版

編輯：王德厚

商業實務叢書

國際貿易慣例與公約

編著者

錢益明

出版者

萬里書店

香港北角英皇道499號北角工業大廈18字樓

電話總機：5647511

發行者

萬里機構發行部

香港北角英皇道657號4字樓D座

承印者

濤文印刷有限公司

九龍觀塘偉業街160號美康工業大廈四樓

出版日期

一九九〇年二月版

版權所有・不准翻印

ISBN 962-14-0414-2

前 言

在發展對外貿易中，除了應注意出口產品的素質，開拓市場，建立良好的商務渠道和關係外，還要重視國際貿易慣例和國際貿易公約的作用，這也是十分重要的。事實上，目前在進出口貿易中，在貿易條件方面通常採用的有：F.O.B、C.&F、C.I.F、D.C.P、C.I.P、D.D.P等，在支付方式方面有：L/C、D/P、D/A等，在保險方面有：F.P.A、W.P.A、A.R、W.R等，在運輸方面有：B/L、M.T.D、O.C.P、M.L.B、等。這些都涉及到國際貿易慣例。因此，瞭解國際貿易慣例，不僅可以促進對外貿易的順利進行，而且在雙方發生貿易糾紛時，也可以借助國際貿易慣例，有利於分清責任，使糾紛能夠獲得妥善處理。

在對外貿易中，還會涉及國際貿易公約（或協定）。懂得這方面的知識，對開拓市場和減輕貿易障礙，也會有較大的幫助。例如，在進出口貿易中，商人們通常要提供產地證(Certificate of origin簡稱C/O)，這就涉及到進口地區的配額和享受普惠制關稅問題。目前香港出口商比較關心“關稅和貿易總協定”(GATT)、“多種纖維紡織品協定”、“普惠制”等問題，這些問題都屬於國際貿易公約（或協定）範圍的問題。除此之外，還有其他國際貿易或經濟方面的公約與香港的經濟貿易都有着直接或間接的關係。例如：《海牙規則》、《漢堡規則》、《聯合國多式聯運公約》、《聯合國國際貨物銷售合同公約》、《聯合國國際貿易法委員會仲裁規則》、《承認和執行外國仲裁的公約》、《統一國際航空運輸某些規則的公約》……等。這些公約和協定，雖然對專業部門和專業人士更為重要，但對貿易商也有着密切關係。假如你的出口產品發生了專利或商標方面的國際糾紛，那麼你就必然要求助於國際公約的保護。

本書擬對與香港有密切關係的國際貿易慣例和公約作一簡要介紹，以供讀者應用和參考。作者水平有限，書中的錯誤和缺點在所難免，望讀者給予批評指正。

錢益明

目次

前 言	1
第一部分 國際貿易慣例	5
1. 國際慣例的概念	5
1.1 國際慣例的廣義概念和狹義概念	5
1.2 國際公法的國際慣例和國際私法的國際慣例	6
1.3 國際慣例的性質和作用	7
1.4 國際慣例的歷史和現狀	9
2. 貿易條件	10
2.1 貿易條件的國際慣例	10
2.2 對四種常用貿易條件的慣例解釋	11
2.3 對幾種新貿易條件的慣例解釋	18
2.4 新舊條件的比較	25
2.5 個案分析	26
3. 付款條件	29
3.1 信用證的慣例	29
3.2 托收的慣例	47
3.3 個案分析	59
4. 貿易保險	64
4.1 風險與損失的習慣解釋	64
4.2 海運貨物保險條款與險別	67
4.3 《倫敦保險協會保險條款》	73
4.4 個案分析	78
第二部分 國際貿易公約與協定	83
5. 國際條約與協定的一般概念	83
5.1 國際條約的定義	83
5.2 國際條約的內容	84
5.3 國際條約的形式和種類	84
5.4 國際條約的性質和作用	84

6.	運輸單證·····	86
6.1	海洋提單·····	86
6.2	多式聯運單證·····	95
7.	國際貿易仲裁·····	103
7.1	國際貿易仲裁的一般概念·····	103
7.2	國際貿易仲裁條約·····	106
7.3	關於承認和執行外國仲裁裁決·····	111
8.	國際貨物銷售合同·····	113
8.1	國際貨物銷售合同的一般概念·····	113
8.2	國際貨物銷售合同的國際公約·····	123
8.3	個案分析·····	130
9.	流通票據·····	137
9.1	滙票的一般概念·····	137
9.2	滙票的法律特點和性質·····	140
9.3	各國對滙票的立法·····	141
9.4	統一滙票本票法·····	142
10.	關稅與貿易總協定·····	157
10.1	關稅與貿易總協定的由來·····	157
10.2	關稅與貿易總協定的主要內容·····	158
10.3	關稅與貿易總協定的基本原則·····	159
10.4	普惠利問題·····	160
10.5	參加《關稅與貿易總協定》的國家或地區·····	165

第一部分 國際貿易慣例

這一部分主要介紹國際貿易慣例的概念以及在進出口貿易中經常涉及到的慣例，其中包括：貿易條件如國際商會國際貿易條件解釋通則（INCOTERMS），付款方式如國際商會《跟單信用證統一慣例》（400）和《統一托收規則》（322），保險種類如倫敦協會條款等。這些問題都是進出口貿易公司應當熟悉，並應在貿易實踐中加以靈活運用的。這不僅有利於貿易的開展，而且也有利於貿易糾紛的解決。

1. 國際慣例的概念(International Customs and Practice)

國際慣例，原意是指國際上一般公認的習慣和做法，有時人們把它稱之為統一慣例，英文是Uniform Customs and Practice。什麼是國際慣例呢？有的法學家作過如下的定義：“在國際交往中，逐漸形成的不成文的法律規範。一般地說，國際慣例只有經過國家或當事人之間的認可才具有約束力。因此，在國際慣例中，除了少數具有強制力的，極大部分是任意性的。例如根據《國際法院規約》的規定，所謂國際慣例是指“作為通例(General practice)之證明而經接受為法律者”。按此解釋，構成國際慣例應當具備兩個條件：一是經長期、普遍的實踐而已形成為通例；二是經接受而發生法律效力的。

1.1 國際慣例的廣義概念和狹義概念

國際慣例的概念有廣義和狹義之分，我在前面所介紹的概念，屬於狹義的概念，其定義是比較嚴密的，界定的範圍也是比較小的。但是，人們通常所講的國際慣例，其範圍比較廣泛，定義也是不够嚴密的，即

所謂廣義的國際慣例。廣義的國際慣例，一般包括：國際上通常的做法、習慣、著名的判例、有影響的規則，以至在國際貿易公約中多次出現的原則等。由此可見，廣義的國際慣例，包括的範圍是很廣泛的，而狹義的國際慣例僅僅是其中的一部分。目前教科書中所說的國際慣例，通常是指狹義的國際慣例，而日常生活中所講的按國際慣例辦事，則是指廣義的國際慣例。

1.2 國際公法的國際慣例和國際私法的國際慣例

國際慣例是國際法的淵源之一。國際法按照調整的對象不同，又分為國際公法和國際私法。國際公法的對象是調整國家與國家之間的關係；國際私法的對象是調整各國法人或自然人之間的關係。既然國際慣例是國際法的重要淵源之一，因此，國際慣例又分為國際公法範圍的國際慣例和國際私法範圍的國際慣例。

1.2.1 國際公法範圍的國際慣例

屬於國際公法的國際慣例，其調整的對象是國家與國家之間的關係。例如，我們常見的有：國家主權的原則、國家不分大小一律平等、和平共處五項原則、自然資源的永久主權原則以及有關領海權、領空權、大陸架、公海航行自由、外交人員豁免權等制度和原則。這些都屬於國際公法範圍的國際慣例和一般公認的原則。

1.2.2 國際私法範圍的國際慣例

屬於國際私法的國際慣例，其調整的對象是各國法人或自然人之間的關係，其中包括財產關係和人身非財產關係。我們在國際經濟貿易活動中，遇到的國際慣例問題，主要是屬於國際私法範圍的國際慣例，其中包括：國際貨物買賣、國際貨物運輸、國際貨物保險、國際勞務合作、國際投資、國際技術轉讓以及商標、專利等方面的國際慣例。

1.2.3 國際經濟貿易領域內國際慣例

在國際經濟貿易領域內出現的國際慣例，已有幾百年的歷史。特別是在近一百年中，有些慣例已逐步形成規範化的規則。但是，由於經濟發展的規律，它開始出現在商品貿易方面，並圍繞着商品貿易的發展，又擴展到航海、航空、保險、資金結算、商標、專利等方面。在上述各方面，先後都逐漸形成一些公認的習慣做法、原則和規則，其中不少內

容，經過國際組織的整理和概括，已形成一些成文的規則。還有一些原則並通過國際公約的形式加以肯定。從現在的情況來看，上述範圍內的國際慣例，比較成熟，比較規範化，其中成文的規則也比較多。例如，我們在經濟貿易活動中，經常見到的有：貿易條件方面，如國際商會《國際貿易條件解釋通則》(Incoterms)、國際法協會《1932年華沙——牛津規則》(Warsaw-Oxford Rule, 1932)等。國際結算方面，如國際商會《跟单信用證統一慣例》(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit)、《托收統一規則》(Uniform Rules for Collection of Commercial Paper)等。但是，在國際投資、國際技術轉讓、勞務合作等領域，由於這些活動出現的時間比較國際貿易要晚得多，雖然在近幾十年發展的速度比較快，也形成一些公認的習慣和原則。例如：對外國投資者的待遇方面有“最惠國待遇原則”，對投資政治風險的保障方面有“國有化和國有化補償原則”，對合作開發自然資源方面有“承認所有國對自然資源擁有永久主權的原則”，以及對外國投資者給予一般公認的各種優惠和便利等等。但是，成文的規則和公約還是比較少。

1.3國際慣例的性質和作用

1.3.1國際慣例的性質

嚴格地說國際慣例本身不是法律，極大多數的慣例，對當事人不產生法律的約束力。因此，除極少數的慣例具有強制性外，極大多數是任意性的。它們只有通過國家或者當事人之間的認可，才產生法律的約束力。因此，如果有人把國際慣例看成是金科玉律，神聖不可侵犯，這是不實際的。但是，國際慣例在一定的條件下，它又可以從任意性轉變為強制性，從而又對有關當事人產生法律的約束力。因此，認為國際慣例毫無作用的看法也是不對的。國際慣例的這種兩重性，就是國際慣例特有的性質。

1.3.2國際慣例的作用

正如前述，國際慣例本身不是法律，但它在一定的條件下，又產生法律的效力。一般認為這些條件是：

(1) 在當事人之間，如果事前約定按某個國際慣例辦理，並在雙方的合同或協議中加以明文規定。例如，在海外開來的信用證中已注

明：“除本信用證另有規定外，本信用證按國際商會《跟單信用證統一慣例》（400）辦理”，如果受益人對此條文未提出反對。那麼，這張信用證的各方當事人，其中包括開證人(Opener)，開證銀行(Opening bank)，受益人(Beneficiary)，通知銀行(Advising bank)，押匯銀行(Negotiating bank)，付款銀行(Paying bank)等各方的權利與義務，均應受上述慣例的約束。這就是說，多數國際慣例是任意性的，但是通過當事人之間的認可，它又是可以產生法律約束力的。這種約束力不是來自國際慣例的本身，而是來自雙方當事人之間的約定；

（2）如果當事人之間，事先沒有上述的約定，事後雙方却發生糾紛，如按照雙方所訂定的合同或協議，又不能從合同或協議的內容中，推定出解決該項糾紛的原則；如果該項糾紛提交訴訟或仲裁處理，那麼法官或仲裁員在審理案件時，一般又可以參照國際慣例作出判決或裁決。一旦此項判決或裁決是終局的(as final)，在該項判決或裁決中，所援用的國際慣例，將對各方當事人產生法律的約束力。在本點情況下，此項約束力也不是來自國際慣例本身，而是來自法官或仲裁員的判決或裁決；

（3）如果某項國際慣例已被吸收進當事人所在國家的法律或者當事人所在國家參加的國際公約之中，或者某項國際慣例在雙邊或多邊條約中反覆出現，已成為人們公認的國際準則。那麼，這些慣例將具有強制力。當然，在這種情況下，這一部分慣例已改變了原來的性質，已由任意性習慣做法變為強制性的法律。

綜合1.3.1及1.3.2所述各點，國際慣例是國際法的重要淵源之一，但它本身不是法律，只有在一定條件下，才能產生法律效力。因此，在國際慣例中，極少數具有強制性，極大多數是任意性的。由此可見，在一般情況下，國際慣例只有經過國家認可，或當事人之間的約定，才能產生法律約束力。因此，國家可以不予承認，或者在當事人之間，也可以通過合同或協議所訂立的條款，排除或減損某項國際慣例對它們的作用。例如，在使用信用證，並接受國際商會《跟單信用證統一慣例》時，也可以在信用證內，修改該項慣例的某些規定。例如，在信用證內加注“除本信用證另有規定者，本信用證按國際商會《跟單信用證統一慣例》辦理”。按這個文句的意思，凡是信用證的規定與《統一慣例》有不符之處，可按信用證所作的規定辦理。如果信用證沒有作出不同規定，或者沒有

規定的，則按《統一慣例》辦理。從這個例子來看，可以較明白地反映出國際慣例的性質。

1.4 國際慣例的歷史和現狀

國際慣例是歷史的產物，並在歷史發展中不斷完善

國際慣例是歷史的產物，它是在國與國之間長期的交往中，逐步形成的。在國際經濟貿易關係中的國際慣例，也是在商品經濟和國際商品交換不斷擴大和深化過程中產生和發展的。

在目前的經濟貿易活動中所運用的國際慣例，已經歷了一個漫長發展的歷史，並隨着世界經濟的發展繼續不斷地完善和補充。今後隨着國際分工的新變動，隨着國際經濟合作的不斷擴大和加深，這些慣例也將處於不斷變動和完善之中。今後國際慣例的變動，將是朝着更加規範化、系統化和合理化的方向發展。這也是歷史發展的必然性。在當前，要參照國際慣例辦事，這對於發展國際經濟貿易交往，將起着十分重要的作用。另一方面，我們也必須認識到，由於歷史的原因，在目前的國際慣例中，也包含一些不合理的因素。因此，我們在運用國際慣例時，對其中不合理的因素應當採取批判繼承的態度。在這些不合理的因素中，例如在海洋運輸方面，有偏重於保護船東的利益，而忽視貨主（托運人）的利益；在海洋提單方面，依照海牙規則的規定，對船東的免責事項，竟達17項之多。在國際結算方面，有偏重於減輕銀行的責任和風險，從而加重客戶的責任和風險。例如在信用證統一慣例中，把開證銀行的風險責任，限制在最低的程度；在國際貿易和國際貨幣制度方面，有偏重於保護工業發達國家的利益，而忽視發展中國家和地區的利益等等。但在第二次世界大戰後，特別是六十年代以來，世界形勢發生了很大的變化。1974年聯合國大會第六屆特別會議，通過了《建立新的國際經濟秩序宣言》和《行動綱領》，並在發展中國家的共同努力下，對一些不利於發展中國家的陳規陋俗也作了一些改變。但是，要徹底改變國際慣例中的不合理因素，仍需要一段較長的時間。因此，我們在參照國際慣例辦事時，也要注意貫徹公平合理、平等互利的原則。盡管國際慣例存在上述缺陷，但從整體來看，參照國際慣例辦事，對於加速國際經濟貿易合作，仍然具有重大作用。

2.貿易條件 (Trade Terms)

貿易條件又稱之為價格術語或交貨條件，常見的有FOB、CIF、C.&F.、Ex-ship等。六十年代以來，由於多式聯合運輸的迅速發展，在貿易條件方面，又出現了FRC、DCP、CIP等新的條件。

貿易條件不僅涉及買賣各方有關費用的劃分，而且還涉及買賣各方有關責任和風險的劃分。對於上述貿易條件已形成比較規範化的成文規則。更值得注意的是，在長期的貿易和司法的實踐中，已使FOB合同、CIF合同、Ex-ship合同，逐步形成自成體系的特定類型合同。這些特定類型的合同，它們的特點、性質及其主要內容，也是由國際慣例和著名的判例的解釋來確定的。

2.1貿易條件的國際慣例

貿易條件方面的國際慣例，影響較大的有：國際商會《國際貿易條件解釋》、國際法學會《CIF——華沙、牛津規則》。其次，在美洲地區有影響的有：美國商會《美國對外貿易定義修正本》等。

2.1.1 《1980年國際貿易條件解釋通則》(International Rules for The Interpretation of Trade Terms——INCOTERMS 1980)

國際商會於1936年在巴黎制定了《1936年國際貿易條件解釋通則》，後於1953年進行修改，又於1980年再次修改，稱為國際商會《1980年國際貿易條件解釋通則》。目前這個通則除對Ex Works、F.O.R.-F.O.T.、F.A.S.、F.O.B.、C.I.F.、C.&F.、Freight or Carriage Paid to……、Ex Ship、Ex Quay、Delivered at Frontier及Delivered……duty paid及F.O.B.Airport等十二種貿易條件作了具體解釋，還對FRC、DCP、CIP、DDP等新條件作了解釋，規定了各個價格術語有關買賣雙方的責任。同時，1953年國際商會還編寫了《貿易條件》(Trade Terms)一書，此書是一種調查資料的匯編，匯集了十八個國家對十種價格術語的不同解釋與規定。

2.1.2 《一九三二年華沙—牛津規則》(Warsaw-Oxford Rules 1932)

1928年國際法協會曾在波蘭華沙開會，制定了有關C.I.F.買賣合同

統一規則，稱為《1928年華沙規則》，後經1932年牛津會議，又將華沙規則修訂為二十一條，定名為《1932年華沙—牛津規則》。這一規則主要說明C.I.F.買賣合同的性質和特點，並具體規定了採用C.I.F.價格術語時有關買賣雙方責任的劃分，解釋的內容比較詳細。

2.1.3 《1941年美國對外貿易定義修正本》（Revised American Foreign Trade Definitions 1941）

1919年美國的九個商業團體制定了《美國出口報價及其縮寫條例》（The U.S.Export Quotations & Abbreviations），1941年又對它作了修訂，並改稱《1941年美國對外貿易定義修正本》。該修正本在同年為美國商會、全國進口商協會和全國對外貿易協會所採用。它對Ex Point of Origin、F.O.B.、F.A.S.、C.&F.、C.I.F.、Ex Dock等六種價格術語作了解釋。

除了上述商會、協會等機構先後對價格術語所作出的解釋已形成為國際貿易慣例的重要組成部分外，還有一些國外主要港口的傳統慣例，各國司法機關和仲裁機構針對貿易糾紛所作出的並在後來被廣泛引用的一些典型案例和裁決，也形成國際貿易慣例的組成部分。

2.2對四種常用貿易條件的慣例解釋

2.2.1船上交貨（裝運港）（F.O.B.……Port of Shipment）

“船上交貨（裝運港）”價格術語簡稱“船上交貨價格”或“離岸價格”。採用這一價格術語時，在F.O.B.後面要注明裝運港名稱，例如F.O.B.香港。這一價格術語是指賣方在合同規定的裝運港把貨物裝上買方指定的船上，並負擔貨物裝上船為止的一切費用和風險。按照國際貿易慣例的一般解釋，買賣雙方的具體責任如下：

賣方責任：

（1）負責在合同規定的裝運港和規定的期限內，將貨物裝上買方指定的船隻，並及時通知買方。

（2）負擔貨物裝上船以前的一切費用和風險。

（3）負責辦理出口手續，提供出口國政府或有關方面簽發的證件。

（4）負責提供有關貨運單證。

買方責任：

(1) 負責租船或訂艙，支付運費，並將船期、船名及時通知賣方。

(2) 負擔合同規定的貨物在裝上船以後的一切費用和風險。

(3) 負責辦理保險及支付保險費，辦理在目的港的收貨和進口手續。

(4) 接受賣方提供的有關貨運單證，並按合同規定支付貨款。

在上述解釋中，作為一筆F.O.B.交易還需要注意下列幾點：

(1) 風險劃分的界限問題：

按照F.O.B.的含義，賣方承擔合同規定的貨物裝上船以前的一切風險，而買方承擔貨物裝上船以後的一切風險。這裏涉及到劃分風險界限——“裝船”的概念問題，在國際貿易慣例中對這個問題有不同的解釋。一般解釋是在裝運港將貨物吊起並在越過船舷之時就應被認為已裝船；但有的解釋裝船是指將貨物裝到船上；也有的認為需將貨物裝到艙底才算作裝船。雖然從實際的裝船作業來看，貨物從岸上起吊、越過船舷到裝入船艙是一個連續作業的過程，很難截然分開。但是從法律的後果來看，上述概念是不盡相同的。關於裝船的概念問題不僅涉及到買賣雙方風險的界限劃分，同時也涉及到雙方費用的分擔的問題。為此，我們對上述不同的概念應有所了解，在大宗交易的談判中，應對裝船的概念予以明確，並在合同中加以規定，以分清雙方所應承擔的風險、責任和費用。

(2) 租船訂艙問題：

按照F.O.B.的含義，買方應負責租船訂艙，並將船期、船名通知賣方，而賣方應負責在合同規定的裝運港和規定的期限內，將合同規定的貨物裝上買方指定的船隻。但是，如買方不按期派船，則賣方將遭受各種損失。為此，從賣方來說，按F.O.B.價格出口，應明確規定：“如到期買方不派船，賣方有權撤銷合同和要求賠償損失，或有權代買方租船裝運或憑裝運地倉單代替提單索取貨款。”同時，為了防止買方過早地派船，而使賣方備貨不及，還可規定：“如未經賣方同意，船隻較原規定裝船期提前到達，則賣方不負擔空艙費或滯期費等費用。”在按F.O.B.價格成交的條件下，有時買方事後委托賣方代為租船訂艙，賣方對此也可同意。但值得注意的是，這純系代辦性質，賣方如租不到船隻或艙位時，買方無權撤銷合同，也無權向賣方索賠。從買方來說，按

F.O.B.價格成交，因需要負責派船接貨，所以在洽商交易訂定合同時要慎重規定裝運港，注意選擇安全的、有直達輪或班輪停靠的、港灣較深和港口設備或作業條件較好的裝運港口，以便按合同規定的裝運期派船前往裝運港接運貨物。買方應在受載期前一定時期內將船名及預計到達裝運港的日期通知賣方，以便賣方做好裝船準備工作。裝船完畢以後，賣方也應及時通知買方。

（3）費用劃分問題：

按照F.O.B.的含義，賣方負責支付貨物裝上船以前的一切費用，而買方負責支付貨物裝上船以後的一切費用。由於國際上對“裝船”缺乏統一明確的概念，因而產生買賣雙方對裝船有關費用——主要是理艙費、平艙費——如何劃分的問題。所謂理艙費是指爲了使裝船貨物按照艙圖放置妥善和裝載合理，貨物裝入船艙艙底之後，需要進行墊隔和整理的費用；所謂平艙費是指爲了保持航行時船身平穩和不損害船身結構，對成堆裝入船艙的散裝大宗貨物，如礦砂、煤炭、糧谷等，需要進行整理、填平補齊所需的費用。這些費用應由何方負擔，各國的貿易慣例解釋不一。有的港口規定，如無另外約定，則賣方須負責將貨裝到船上並負責理艙；有的港口慣例認爲賣方僅負責將貨裝到船上，並不負責理艙；也有的港口認爲裝船費用應由買賣雙方各半負擔等。爲此，如屬大宗交易，買賣雙方在合同中對這一問題應作出明確的規定。

國際貿易買賣雙方有時在F.O.B.價格術語後加列各種附加條件，形成了各種價格變形，用以說明有關費用的劃分。F.O.B.的價格變形主要有：

（1）F.O.B.班輪條件(F.O.B.Liner Terms)：指採用班輪運輸條件。由於班輪運費內已包括裝卸費，因此賣方不負擔有關裝船的費用。

（2）船上交貨並理艙(F.O.B.Stowed)：指賣方負責將貨物裝入船艙並支付包括理艙費在內的裝船費用。

（3）船上交貨並平艙(F.O.B.Trimmed)：指賣方負責將貨物裝入船艙並支付包括平艙費在內的裝船費用。

（4）F.O.B.吊鉤下交貨(F.O.B.Under Tackle)：指賣方僅負責將貨物交到買方指定船隻的吊鉤所及之處，有關裝船的各項費用一概由買方負擔。

4.辦理出口許可手續問題:

按照F.O.B.的含義，一般說來，應由賣方負責申領出口許可證。但世界各國的國內法有關這一問題的規定並不完全一樣。例如，大陸法的國家比較傾向於上述解釋和規定；而在英美法的國家則解釋不同，在《1941年美國對外貿易定義修正本》中規定：“賣方根據買方的請求，並在買方負擔費用的前提下，協助買方取得為出口所需要的出口國證件”。該修正本甚至還規定買方要支付出口稅以及其他因出口需徵收的各項費用。為此，我們在按F.O.B.價格進口時，在合同中要明確規定，應由賣方負責辦理出口許可手續並負擔費用。

5.個別國家使用F.O.B.價格術語的特殊含義:

美國、加拿大和一些拉丁美洲國家較多採納《1941年美國對外貿易定義修正本》的解釋。該修正本將F.O.B.分為六種類型，其中僅第五種“F.O.B.Vessel”同一般國際貿易中通用的F.O.B.價格術語的含義基本相似。但其他五種類型的F.O.B.同國際上通用的概念完全不同。為了避免上述不同的概念而引起貿易糾紛，在對上述國家貿易使用F.O.B.價格術語時，須注意在F.O.B.和裝運港之間加上“Vessel”（船）字樣。假如在進口合同中僅訂為“F.O.B.New York”，而不是訂為“F.O.B.Vessel New York”，按照美國的解釋，則賣方僅負責在紐約城內交貨，而不負責將貨物交到紐約港口的船上。

2.2.2成本加保險費、運費（目的港）（C.I.F.……Port of Destination）

“成本加保險費、運費”價格術語，習慣上又稱為“到岸價格”。採用這種價格術語時，在C.I.F.後應注明目的港名稱，例如：C.I.F.鹿特丹。這一價格術語是指賣方負責租船訂艙，按期將合同規定的貨物裝運往約定的目的港，辦理保險手續，並負責支付運費和保險費；至於雙方有關風險的劃分則同F.O.B.價格術語完全一致，即賣方僅負責貨物在裝運港裝上船以前發生的風險。但由於習慣上把C.I.F.叫做“到岸價格”，因此，往往容易被人誤解為賣方承擔貨物自裝運港運至目的港所發生的一切風險。對於這個問題，我們應該有一個正確的理解。

按照國際慣例的一般解釋，在C.I.F.條件下，買賣雙方的責任如下：
賣方責任：