



高等学校统编教材

符合STCW公约要求
航海类专业教学指导委员会推荐
交通部科技教育司审定
中华人民共和国海事局认可

航运业务与海商法

(第2版)

郭萍 韩立新 王欣 编著
司玉琢 主审

大连海事大学出版社

高等学校统编教材

航运业务与海商法

(第2版)

郭 萍 韩立新 王 欣 编著
司玉琢 主审

大连海事大学出版社

内 容 提 要

本书是根据航海技术专业本科指导性教学计划,按照“航运业务与海商法”课程教学大纲编写的。

全书共分两编二十三章。第一编为航运业务,介绍了国际贸易术语、远洋运输船舶营运方式、班轮货运单证、集装箱运输业务、班轮运价、船舶代理业务与船舶进出港手续、货运代理业务与无船承运业务、港口使费等内容。第二编为海商法,内容包括:绪论、船舶、船舶担保物权、船员、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、船舶碰撞、海难救助、共同海损、船舶污染损害赔偿、海事赔偿责任限制、海上保险、海事争议的处理等。

本书是交通部统编教材之一,供航海技术专业的本科生使用,也可作为轮机工程、国际航运、外轮理货、海事管理等相关专业学生学习此门课程的参考书,并可供在职船员及航运企业管理人员自学使用。

© 郭 萍,韩立新,王 欣 2006

图书在版编目(CIP)数据

航运业务与海商法 / 郭萍,韩立新,王欣编著. —2 版. 大连:大连海事大学出版社, 2006. 12

高等学校统编教材

ISBN 7-5632-2029-1

I. 航… II. ①郭… ②韩… ③王… III. ①航运—高等学校—教材 ②海商法—高等学校—教材 IV. ①U6②D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 161989 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连华伟印刷有限公司印刷

大连海事大学出版社发行

2005 年 9 月第 1 版 2006 年 12 月第 2 版第 1 次印刷

幅面尺寸:185 mm × 260 mm

印张:17

字数:430 千

印数:1000 册

责任编辑:姚文兵 陆 梅

封面设计:王 艳

定价:22.00 元

第二版前言

《航运业务与海商法》(第一版)于1999年出版,主要应用于船舶驾驶、轮机工程、国际航运、物流、海事管理、海商法等专业的本、专科教学,同时也是当时唯一一部将航运业务与海商法结合在一起编写的教材。本书体例及内容的安排,既能够满足学生了解航运实务的需求,又能够满足读者了解相关海商法律知识的目的。1999年以来,国际、国内法律先后发生了一些变化,航运实务也出现了一些新的情况,为了能够反映最新立法和航运实务情况,我们在第一版内容的基础上,对诸如航运管理、多式联运法体与实务、货运代理、无船承运业务等内容进行补充,对涉及航运业务的部分章节的前后顺序进行调整,同时对全书的内容进行更新,以使相关知识更加系统,相关章节的前后顺序更具逻辑性、连贯性。

第二版延续了第一版的风格,将全部内容分为“航运业务”编与“海商法”编两部分。在“航运业务”编中,分别介绍了国际贸易术语、远洋运输船舶营运方式、班轮货运单证、集装箱运输业务、班轮运价、船舶代理业务与船舶进出港手续、货运代理业务与无船承运业务、港口使费等内容。“海商法”编基本上是根据我国《海商法》的体例和顺序,适当补充有关船舶污染、海事争议解决等内容,具体包括:绪论、船舶、船舶担保物权、船员、海上货物运输合同、海上旅客运输合同、海上拖航合同、船舶租用合同、船舶碰撞、商难救助、共同海损、船舶污染损害赔偿、海事赔偿责任限制、海上保险、海事争议的处理等。

本次修订,在“航运业务”编中主要围绕近年来航运实践的具体变化,重点突出集装箱运输实务、多式联运实务与法律、无船承运业务与货运代理业务的区别和联系,适当增加海上运输管理的内容。在“海商法”编中,主要围绕我国《合同法》、《国际海运条例》及其实施细则、《海事诉讼特别程序法》等法律、法规的变化,并结合一些国际公约、国际航运实践的变化和发展趋势(如1992年CLC公约、1992年基金公约、1996年HNS公约、2001年燃油公约、2004年约克-安特卫普规则等),对原有内容作适当修改和补充。

参加本书编写的有:郭萍教授(第二版前言、第二章、第三章、第七章、第十三章、第十六章、第二十章、第二十一章),韩立新教授(第一章、第九章、第十章、第十一章、第十二章、第十七章、第十八章、第二十三章),王欣副教授(第四章、第五章、第六章、第八章、第十四章、第十五章、第十九章、第二十二章)。海商法2005级硕士研究生王颖同学参与了海上旅客运输合同、共同海损等章节的修订工作,特此表示感谢。全书由郭萍统稿,司玉琢教授审定。

本书的再版得到大连海事大学出版社和法学院各位领导与同仁的大力支持和帮助,在此一并表示感谢!

本书错误与不足之处,敬请读者批评指正。

编 者

2006年12月于大连

第一版前言

本书是交通部统编教材之一。多年来,“航运业务与海商法”一直是航海类专业的主干课程,集业务知识与法律理论于一体。通过学习,使学生全面、系统地熟悉航运业务知识,了解和掌握海商法的基本概念和内容,以及国际国内航运法规与惯例,为以后处理航运实务中的业务与法律问题和海事争议,奠定初步的基础。

航运业务与海商法伴随着国际航运的发展而在不断地发展变化。随着我国《海商法》的生效,新的国际公约的相继制定,许多知识迫切需要更新。因此在本书编写过程中,编者力争把最新的知识融于其中。

参加本书编写分工是:

郭萍:前言、第二章、第三章、第六章、第十三章、第十六章、集二十章、第二十一章;韩立新:集一章、集九章、第十章、第十一章、第十二章、第十七章、第十八章、第二十三章;王欣:第四章、第五章、第七章、第八章、第十四章、第十五章、第十九章、第二十二章。全书由郭萍统稿,司玉琢教授担任主审并定稿。

受篇幅所限,本书未设附录。

由于时间仓促,本书错误及缺点在所难免,敬请广大读者批评指正。

编 者

1999年1月10日于大连

目 录

第一编 航运业务	(1)
第一章 国际贸易术语	(3)
第一节 国际贸易术语的概念与作用	(3)
第二节 主要国际贸易术语的含义	(3)
第三节 国际贸易支付方式	(8)
第二章 远洋运输船舶营运方式	(10)
第一节 远洋运输业的种类	(10)
第二节 远洋运输船舶的营运方式及运输合同	(11)
第三节 班轮运输概述	(12)
第四节 租船运输概述	(16)
第三章 班轮货运单证	(18)
第一节 装货港常用单证	(18)
第二节 卸货港常用单证	(22)
第三节 主要货运单证的流转	(23)
第四章 集装箱运输业务	(26)
第一节 集装箱运输概述	(26)
第二节 集装箱运输业务	(29)
第五章 班轮运价	(33)
第一节 班轮运价概述	(33)
第二节 班轮运价表	(37)
第三节 运费的计算	(39)
第六章 船舶代理与船舶进出港手续	(42)
第一节 船舶代理	(42)
第二节 船舶进出港手续	(43)
第七章 货运代理业务与无船承运业务	(46)
第一节 货运代理概述	(46)
第二节 货运代理单证	(49)
第三节 有关货运代理的法律规定	(51)
第四节 无船承运业务	(54)
第八章 港口使费	(57)
第一节 港口使费的概念及计收办法	(57)
第二节 节省港口使费的主要途径	(59)
第二编 海商法	(61)
第九章 绪论	(63)

第一节	海商法的概念	(63)
第二节	海商法的形式	(65)
第三节	海商法的发展概况	(67)
第十章	船舶	(70)
第一节	船舶概述	(70)
第二节	船舶航行权	(72)
第三节	船舶所有权	(73)
第四节	船舶登记与船舶国籍	(75)
第十一章	船舶担保物权	(80)
第一节	船舶优先权	(80)
第二节	船舶抵押权	(84)
第三节	船舶留置权	(87)
第四节	有关的国际公约	(89)
第十二章	船员	(93)
第一节	船员	(93)
第二节	船长	(100)
第三节	船员劳动合同	(102)
第十三章	海上货物运输合同	(105)
第一节	海上货物运输合同概述	(105)
第二节	提单	(111)
第三节	有关海上货物运输的国际公约	(118)
第四节	航次租船合同	(124)
第五节	国际货物多式联运合同	(132)
第十四章	海上旅客运输合同	(135)
第一节	海上旅客运输合同概述	(135)
第二节	海上旅客运输合同当事人的主要权利和义务	(137)
第三节	海上旅客运输的法规	(138)
第十五章	海上拖航合同	(142)
第一节	海上拖航合同概述	(142)
第二节	海上拖航合同当事人的主要权利和义务	(144)
第三节	海上拖航中损害赔偿责任归属	(145)
第十六章	船舶租用合同	(147)
第一节	定期租船合同	(147)
第二节	光船租赁合同	(152)
第三节	船舶租购合同	(155)
第十七章	船舶碰撞	(157)
第一节	船舶碰撞的概念及有关的国际公约	(157)
第二节	船舶碰撞的种类与责任划分	(160)
第三节	船舶碰撞损害赔偿	(163)
第十八章	海难救助	(170)

第一节	海难救助概述	(170)
第二节	救助报酬	(175)
第三节	有关海难救助的国际公约	(177)
第四节	海难救助合同	(181)
第十九章	共同海损	(183)
第一节	共同海损概述	(183)
第二节	共同海损的表现形式	(185)
第三节	共同海损与过失的关系	(190)
第四节	共同海损理算	(192)
第五节	共同海损时限、分摊时效与担保	(194)
第二十章	船舶污染损害赔偿	(197)
第一节	船舶污染损害赔偿概述	(197)
第二节	船舶油污损害赔偿概述	(198)
第三节	船舶油污损害赔偿的国际立法	(198)
第四节	船舶油污损害赔偿的民间协定	(205)
第五节	CMI 油污损害指南	(207)
第六节	船舶运输有毒有害物质污染损害赔偿	(208)
第七节	船舶燃油污染损害赔偿	(211)
第二十一章	海事赔偿责任限制	(214)
第一节	海事赔偿责任限制概述	(214)
第二节	有关海事赔偿责任限制的法律	(216)
第二十二章	海上保险	(221)
第一节	海上保险合同概述	(221)
第二节	海上货物运输保险合同	(227)
第三节	国内水路运输货物保险条款	(230)
第四节	远洋船舶保险合同	(231)
第五节	沿海内河船舶保险条款	(235)
第六节	船东保赔协会	(236)
第二十三章	海事争议的处理	(239)
第一节	海事诉讼	(239)
第二节	海事仲裁	(254)
第三节	海事局对海事争议的处理	(259)
第四节	涉外海事关系的法律适用	(260)
参考文献		(264)1

第一编 航运业务

第一章 国际贸易术语

国际贸易系指营业地处于不同国家的合同双方所进行的商品买卖。商品要实现跨越国境的流通、买卖,商不开交通运输。在不同的交通运输方式中,远洋运输承担的外贸货运量是其他运输方式所无法比拟的。例如,在我国,80%以上的进出口货物都由远洋运输完成。可见,远洋运输是国际贸易的重要环节,也是国民经济的重要组成部分,从事国际贸易的人员只有熟悉和掌握有关外贸运输的理论和实务,才能保证进出口任务的有效完成。作为远洋运输船舶的驾驶人员也应该对国际贸易的一些理论与实务有所了解,保证圆满完成运输任务,有效地保护自己的权益。在长期的国际贸易实践中,逐渐形成的贸易术语,是远洋运输业人员所应该熟悉和掌握的国际贸易理论与实务的重要组成部分。

第一节 国际贸易术语的概念与作用

一、国际贸易术语的概念

国际贸易术语(Trade terms),是指在国际贸易的长期实践中逐渐形成的,表明货物的单价构成和买卖双方各自承担的责任、费用与风险的划分界限的专门术语。通常又称之为价格条件(Price terms),习惯上用英文缩写字母来表示。例如,装运港船上交货简称为 FOB(Free on Board...named port of shipment),成本加运费简称为 CFR(Cost and Freight...named port of destination),装运港船边交货简称为 FAS(Free Alongside Ship...named port of shipment),等等。

二、国际贸易术语的作用

在国际贸易中,采用贸易术语的主要作用在于明确买卖双方各自承担的风险、责任和费用。通过买卖合同中使用的不同形式的贸易术语,确定实际交货地点和方式,明确卖方还是买方负责办理货物的运输和投保货物运输保险、货物风险转移的时间与地点、买卖双方的费用负担。由卖方还是买方负责办理并提交各种装运单据,以及领取货物进出口国境所必需的其他单据,等等。

由于每种贸易术语在买卖双方各自承担的风险、责任和费用的划分上具有确定的含义,国际贸易双方在磋商交易条件和订立买卖合同时,只要选择某种双方认为合适的贸易术语,就可据此确定彼此之间的责任与义务。因此,使用国际贸易术语,对简化买卖双方洽商的内容、缩短交易洽商的时间、节省交易的开支和费用与促进成交都有积极的作用。

第二节 主要国际贸易术语的含义

为避免不同国家或地区的贸易双方在使用贸易术语时产生误解或作出不同的解释,由此引起争议和诉讼,国际商会(International Chamber of Commerce; ICC)于1936年首次制定并公布了《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms; INCOTERMS)(以下简称为《通则》)。随着国际贸易的不断发展,国际商会又先后于1953年、1967

年、1976年、1980年、1990年和2000年对《通则》作了补充修订。为了适应电子贸易需要以及贸易术语含义的连贯性,2000年《通则》尽可能使用了1980年《联合国国际贸易销售合同公约》中的表述。最新的2000年《通则》于2000年1月1日生效。

2000年《通则》仍是将13种贸易术语按不同类型划分为四组,详见下表:

E 组	EXW	工厂交货
启运		
F 组	FCA	货交承运人
主要运费未付	FAS	船边交货
	FOB	船上交货
C 组	CFR	成本加运费
	CIF	成本、保险费加运费
主要运费已付	CPT	运费付至
	CIP	运费、保险费付至
D 组	DAF	边境交货
	DES	目的港船上交货
到达	DEO	目的港码头交货
	DDU	未完税交货
	DDP	完税后交货

第一组“E组”,卖方在其自己的地点把货物备妥;第二组“F组”,卖方须将货物交至买方指定的承运人;第三组“C组”,卖方必须签订运输合同,但货物灭失或损坏的风险以及装船和启运后发生意外事故所产生的额外费用,卖方不承担责任;第四组“D组”,卖方必须承担把货物交至目的地国家所需的全部费用和 risk。

2000年《通则》的实质变化体现在两个方面:第一,在FAS和DEQ术语下办理清关手续和交纳关税的义务;第二,在FCA术语下装货和卸货的义务。其他方面是形式上的变化。由于有不同年份的《通则》存在,贸易双方在进行国际贸易时应标明使用哪年的贸易术语。

在13种贸易术语中,被国际贸易双方经常使用且与海上运输紧密联系的有FAS、FOB、CFR、CIF等,根据2000年《通则》分别简要说明如下:

一、FAS

(一)FAS 的含义

FAS(Free Alongside Ship...named port of shipment),船边交货……指定装运港,简称“船边交货”,是指卖方在指定装运港将货物交到船边,卖方即履行了他的交货义务;买方必须从那时起承担货物灭失或损坏的一切风险。该术语仅用于海运或内河运输。该术语要求卖方办理出口手续,更符合贸易实际情况。如果卖方希望买方办理出口手续,需要在销售合同中写明。

(二)FAS 下买、卖双方的主要责任

根据国际商会2000年《通则》的解释,买卖双方主要应负担的费用、承担的责任和 risk 应划分为:

卖方提供符合销售合同规定的货物和商业发票(Commercial invoice)或相应的电子信息,如果合同有规定,尚须提供其他凭证;在规定日期或期限内,在指定的装运港买方所指定的装货地点,履行船边交货义务;承担至船边交货时止的货物灭失或损坏的一切风险及费用;给予买方关于货物已交至指定船边的详尽通知;向买方提供有关交货证件的通常单据如提单、海运

单、内河运输单据等;支付货物检查费用等。卖方自负风险、费用取得任何出口许可证或者其他官方批准证件,办理货物出口所需的一切海关手续。

买方应按照销售合同规定支付货款;自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方批准证件,办理货物进口以及必要时经由第三国过境运输所需的一切海关手续;签订货物运输合同和保险合同;承担货物在指定装运港船边交付时起的货物灭失或损坏的一切风险和费用;给予卖方有关船名、装船地点和要求交货时间的详尽通知;接受交货凭证;除另有约定外,支付装运前的检验费用等。

二、FOB

(一) FOB 的含义

FOB(Free on Board...named port of shipment),船上交货……指定装运港,简称“船上交货”,指卖方在指定的装运港将货物装上船越过船舷后,即履行了其交货义务;买方必须从那时起承担货物灭失或损坏的一切风险。无意越过船舷如滚装船或集装箱运输下,应当使用 FCA 术语。我国通常称 FOB 术语为“离岸价格”或“船上交货价格”。该术语仅适用于海运或内河运输。

(二) FOB 下买、卖双方的主要责任

根据 2000 年《通则》的解释,买、卖双方应承担的费用、责任及风险应划分如下:

卖方应提供符合合同规定的货物及有关货运单证;在指定装运港,并在约定日期或期限内,将货物装上买方指定的船只;负责货物在装运港越过船舷时为止的各项费用与风险;自负风险和费用办理出口手续;并在需要办理海关手续(有些国家取消了关税)时,办理出口海关手续;给予买方关于货物已按规定交货的详细通知等。

买方应按合同规定支付货款;负责签订货物运输合同和保险合同;负担货物越过船舷时起的一切费用和 risk;办理货物在目的港的进口及收货手续;需要时办理进口海关手续;接受卖方提供的有关单证等。

(三) 使用 FOB 贸易术语应该注意的问题

1. 与运输合同的关系

根据 FOB 的解释,买方应负责租船或订舱,签订运输合同,并支付运费。因此,在运输合同中,买方是托运人或航次租船承租人,同时又是收货人,卖方在提单运输下也是托运人^①。这一外贸运输合同关系可用图 1-1 表示。

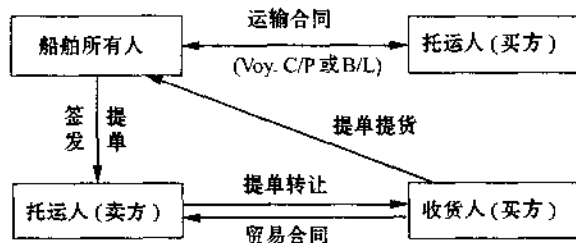


图 1-1 FOB 条件下外贸运输合同关系

在买方与船舶所有人之间,双方的权利、义务受运输合同的约束;买卖双方之间的权利、义务关系仍受贸易合同的调整;而在卖方与船舶所有人之间,后者向前者签发的提单或其他运输

^① 参见我国《海商法》第 42 条托运人定义。

单据是双方运输合同关系的证明;当提单转让至收货人买方手中时,买方与船方的关系亦受提单或航次租船合同的约束。

在外贸实践中,在 FOB 条件下,买方有时事后委托卖方代为租船订舱,卖方对此可以接受,但须向买方声明责任:“如卖方到时租不到船舶,或订不到舱位,与卖方无关,买方无权因此撤销合同,也无权向卖方索赔。”

2. 费用负担问题

根据 FOB 的解释,卖方须将货物装到买方指定的船上,而负担货物越过船舷时为止的费用和风险。这两者的要求不完全相同,由于国际上对“装船”的概念理解不一,有的认为是在装运港将货物吊起并在越过船舷之时,就应认为货物已被装上船;有的认为将货物装到船甲板上才算装船;也有的认为需将货物装到舱底才算装船。因而买卖双方对装船有关费用(包括舱内积载费和平舱费等)如何划分常发生纠纷。为了说明有关装船费用的负担问题,买卖双方有时在 FOB 贸易术语后加列一些附加条件,形成了 FOB 贸易术语的变形。实践中常见的 FOB 的变形有:

(1) FOB 班轮条件(FOB Liner Terms):有关装船费用按照班轮运输的条件办理。在班轮运输下,买方负担运费,该运费包括装卸费。也就是说,卖方此时不承担有关装船的费用。

(2) 船上交货并积载(FOB Stowed; FOB S.):指卖方负责将货物装入舱内并支付包括积载费在内的装船费用。

(3) 船上交货并平舱(FOB Trimmed; FOB T.):指卖方负责将货物装入舱内并支付包括平舱费在内的装船费用。

(4) 船上交货并积载、平舱(FOB Stowed and Trimmed; FOB S. T.):指卖方不仅须将货物装入舱内,而且舱内积载费、平舱费均由卖方负担。

(5) FOB 吊钩下交货(FOB under Tackle):指卖方仅负责将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处,买方负担船边到舱内的装货费、积载费和平舱费。

三、CIF

(一) CIF 的含义

CIF(Cost, Insurance and Freight...named port of destination),成本、保险费加运费……指定目的港,简称“成本、保险费加运费”,指卖方负责签订运输合同,支付货物运至指定的目的港所需的成本和运费,并办理货物保险,支付保险费。但是,交货后货物灭失或者损坏的风险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。在我国通常称之为“到岸价格”或“保险费、运费在内价”。该术语适用于海运与内河运输。

(二) CIF 贸易术语下买卖双方的主要责任

在 CIF 条件下,卖方负责签订运输合同,在合同规定的日期或期间内在装运港将货物装上船,并支付运费;及时给予买方详尽通知;办理出口清关手续,支付各种出口关税和费用;负担货物在装运港越过船舷时为止的一切风险;办理货物运输保险并支付保险费;负责提供商业发票或相应的电子信息、运输单据和保险凭证等。

买方须接受符合合同规定的货物与单证,支付货款;负担除运费和保险费以外的货物在运输途中的一切费用及卸货费用,除非运输合同中约定由卖方负担;负担货物在装运港越过船舷时起的一切风险;办理货物进口手续并支付有关费用等。

(三) 使用 CIF 贸易术语应注意的问题

1. 与运输合同的关系

在 CIF 条件下,卖方负责租船订舱,成为航次租船的承租人,或提单运输的托运人,买方是收货人。这一外贸运输合同关系可用图 1-2 表示:

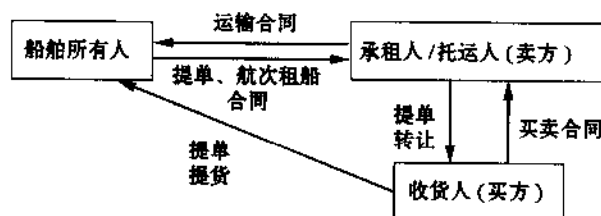


图 1-2 CIF 条件下外贸运输合同关系

在航次租船合同下,货物装船后,船舶所有人应向承租人(卖方)签发租船合同下的提单,该提单此时仅是货物收据和货物所有权的凭证,卖方与船舶所有人之间的权利、义务仍受航次租船合同调整;买、卖双方受其买卖合同约束;当提单转让到收货人买方手中时,成为船舶所有人与买方之间存在运输合同关系的证明。

2. CIF 术语的变形

在使用 CIF 术语时,虽然 2000 年《通则》解释应由买方负担卸货费,但是各国港口往往有不同的惯例。有的港口规定由船方负担在该港口卸货的费用;有的港口规定船方不仅需支付卸货费,还需支付货物在码头入库的搬运费和从码头仓库装上接运车辆的装车费;有的港口规定由收货人负担卸货费等。为明确卸货费用由谁负担以免日后发生纠纷,形成了在 CIF 贸易术语后面附加其他条件的 CIF 的变形,这些变形主要有:

(1) CIF 班轮条件(CIF Liner Terms):指货物到达目的港后的卸货费用由船方或卖方负担,这种方式在欧洲各港被广泛使用。

(2) CIF 舱底交货(CIF Ex - Ship's Hold):指在卸货港的一切卸货费用由买方负担。

(3) CIF 卸到岸上(CIF Landed):指货物运达目的港后,包括驳船费和码头费在内的卸货费用均由卖方负担。

(4) CIF 吊钩下交货(CIF Ex - Tackle):指货物运达目的港后,卖方只负担自舱底起吊的费用,驳船费和码头费由买方负担。

四、CFR

CFR(Cost and Freight...named port of destination),成本加运费……指定目的港,简称“成本加运费”,指卖方负责签订运输合同,在合同规定的日期或期限内将货物装上船运往指定目的港,并支付所需运费和费用,负担货物在装运港越过船舷时为止的一切费用和 risk。但是交货后货物灭失或损坏的 risk,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。该术语要求卖方办理出口清关手续,仅适用于海运或内河运输。

CFR 与 CIF 的不同仅在保险费一项,即在 CFR 条件下,货物的投保和支付保险费由买方负担。除此之外,买卖双方责任、费用与 risk 划分完全相同,CIF 贸易术语的各种变形也适用于 CFR。应注意的是,卖方在货物装船后应迅速通知买方,以便买方能移及时投保,否则,货物在运输途中的 risk 由卖方负担。

在签订贸易合同和运输合同时注意相互衔接,例如,由我国 CIF 出口货物时,我卖方派船。在贸易合同中已议定由买方负担卸货费用,而在签订租船合同时相互脱节,议定由船方负担卸货费(租金中包括卸货费)。无形中使我方支付双重的卸货费。

我国远洋运输船舶在国外港口装卸货物时,如果能够确定所装卸货物的贸易合同中已规定货物的装卸费用由国外货方负担的,当港口有关部门向我船方提出支付装卸费用的签认时,我船方应拒绝签署。

第三节 国际贸易支付方式

在国际贸易合同中,支付货款的货币名称、支付地点、支付时间和支付方式等也是买卖双方协商的重要内容。就支付方式而言,主要有汇款、托收和信用证三种。

一、汇款

汇款(Remittance),也称汇付,指付款人(进口人)通过银行将货款汇交收款人的一种结算方法。汇款可分为电汇(Telegraphic Transfer: T/T)、信汇(Mail Transfer: M/T)和票汇(Demand Draft: D/D)三种。该方式常用于预付货款和定金、汇交和退还履约金、佣金、代垫费用、索赔款和欠款等业务的结算。

二、托收

托收(Collection),是指卖方(出口人)于货物装船后,开立以买方(进口人)为付款人的汇票,连同提单、发票和保险单等单据委托银行向买方收取货款的一种结算方式。在托收方式下,银行不负责保证付款,因此,托收是商业信用。

托收的业务程序如下:(1)卖方根据发票金额开立以买方为付款人的汇票(Draft; Bill of Exchange);(2)卖方向当地银行提出托收申请;(3)卖方所在地银行接受申请后,委托其在买方所在地的代理行或往来银行收取货款;(4)买方所在地银行向买方交单,买方付款赎单。

托收从不同的角度有不同的分类。从汇票是否随附装运单据来分,托收可分为光票托收(Clean Bill for Collection)和跟单托收(Documentary Bill for Collection)。根据交单的条件不同,跟单托收又可分为付款交单(Documents Against Payment: D/P)和承兑交单(Documents Against Acceptance: D/A)。根据汇票的性质,付款交单又可分为即期付款交单(D/P at sight)和远期付款交单(D/P after sight)。

三、信用证

信用证(Letter of Credit: L/C),是开证银行根据开证申请人(买方)的请求,向受益人(卖方)开立的在一定金额和一定期限内凭规定的单据承诺付款的书面文件。它以银行信用代替商业信用,解决了国际贸易中买方和卖方互不信任而又都想占用资金的矛盾。在信用证结算方式中,银行成为买方和卖方都信任的第三人,起到担保的作用,信用证就是银行保证付款的工具。所以,信用证已成为当今国际贸易中主要的支付方式。

信用证方式支付的一般程序是:(1)开证申请人向银行提出开证申请,并交纳若干押金和开证手续费;(2)开证行接受申请,开出信用证寄交出口地的通知银行;(3)通知银行将信用证转交受益人;(4)受益人审查信用证无误后,装运货物,备齐货运单据并开出汇票,向议付行交单;(5)议付行按信用证审核单据无误后向受益人付款;(6)议付行将单据等寄交开证行要求付款;(7)开证行审单无误后向议付行付款;(8)开证行通知开证申请人付款;(9)开证申请人付款赎单,凭以向承运人提货。

信用证种类较多,主要的有可撤销信用证(Revocable L/C)和不可撤销信用证(Irrevocable L/C)、光票信用证(Clean Credit)和跟单信用证(Documentary Credit)、即期信用证(Sight Cred-

it)和远期信用证(Usance Credit)、可转让信用证(Transferable Credit)和不可转让信用证(Non-transferable Credit)、保兑信用证(Confirmed L/C)和非保兑信用证(Unconfirmed L/C)、循环信用证(Revolving L/C)、对开信用证(Reciprocal L/C)、对背信用证(Back to Back L/C)等等。

远洋运输工作虽然不受信用证规定的约束,但是远洋运输工作组织得好坏会影响国际贸易工作能否顺利完成。例如,信用证中均有装船期限的规定,如果船舶各方面的准备工作不协调、不及时,就会延误货物装船时间,以致超过信用证规定的装船日期,使外贸出口部门不能顺利到银行结汇,增加工作麻烦,或被处以罚金,甚至会被取消合同。