

交通系统中等专业学校教材

远洋运输业务 与 海商法

张 晓 主编
杨爱民 主审

A stylized, yellow, geometric illustration of a ship's hull and superstructure, positioned on the right side of the cover. The ship is depicted with a prominent mast and a multi-tiered funnel. The hull is composed of several horizontal bands, and the overall design is modern and abstract. The ship is set against a green background that transitions into a yellow area at the bottom, suggesting a horizon or sea surface.

人民交通出版社

交通系统中等专业学校教材

远洋运输业务与海商法

Yuanyang Yunshu Yewu yu Haishangfa

张 晓 主编

杨爱民 主审

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

远洋运输业务与海商法/张晓主编. —北京:人民交通出版社,1997.6重印

ISBN 7-114-01951-3

I. 远… II. 张… III. ①远洋运输-运输业务-基本知识②海商法-基本知识 IV. U695

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 13172 号

远洋运输业务与海商法

张 晓 主编

杨爱民 主审

人民交通出版社出版

(100013北京和平里东街10号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经销

北京云浩印制厂印刷

开本: 787×1092 1/16 印张: 8.75 字数: 224千

1994年12月第1版 1997年8月第1版 第2次印刷

印数: 5001—8000册 定价: 12.50元

ISBN7-114-01951-3

U·01297

内 容 提 要

《远洋运输业务与海商法》共分两篇。分别介绍了国际贸易若干基础知识、远洋货运单证、集装箱运输业务、港口使费、船舶代理业务、海上货物运输合同、船舶碰撞、海上救助、共同海损、海事处理与海事争议、海事索赔责任限制、船舶保险、船舶登记与航行权等内容。

本书为船舶驾驶中等专业学校教材,亦可作为远洋 1600 总吨以上船舶的大副、二副、三副考证参考用书。

编者的话

多年来,远洋运输业务与海商法一直是海船驾驶专业的主干课程。从生产第一线不断反馈回信息,要求学校加强对这门课的教学。为此,我们根据交通职业技术教育教学指导委员会船舶驾驶学科委员会的决定,结合海船驾驶中等专业学校的具体特点,本着实用、精练、最新的原则,重新编写了这本教材。

远洋运输业务与海商法历来发展、变化很快。随着我国《海商法》以及一些国际公约的制定与生效,许多知识迫切需要更新。因此在本教材编写过程中,编者做了最大的努力,力争把最新的知识融于教材内容中,对于一些正在拟定或准备实施的法规和可能发生变化的实务,本教材也作了适当的介绍。

鉴于目前海船驾驶中等专业实行两种学制,我们在教材中安排了一些补充内容,并用“*”号标出。各校在使用本教材时,可根据学制以及相应的教学大纲,对教材内容进行取舍。

本教材符合港监公布的考证大纲要求,故可作为远洋1600总吨以上船舶的大副、二副、三副考证参考用书。

本教材第一篇第一章由南京海运学校季建华同志编写;第二篇第六、七、八章由浙江交通学校曾广明同志编写;其余各章的编著及全书的统稿均由主编南京海运学校张晓同志完成。上海海运学校杨爱民同志负责审稿。

由于编者水平所限,教材中缺点和错误在所难免,敬请广大读者批评指正。

1993年7月1日

目 录

绪 论	(1)
第一节 远洋运输概述	(1)
第二节 海商法概述	(4)

第一篇 远洋运输业务

第一章 国际贸易若干基础知识	(6)
第一节 国际贸易术语	(6)
第二节 国际贸易中的支付方式	(10)
第二章 远洋货运单证	(12)
第一节 装船单证	(12)
第二节 卸货和交付单证	(16)
第三节 理货单证	(18)
第四节 主要货运单证流转过程	(19)
第三章 集装箱运输业务	(21)
第一节 集装箱货物交接	(21)
第二节 集装箱运输货运单证及货运程序	(22)
第四章 港口使费	(25)
第一节 港口使费的种类及征收方法	(25)
第二节 节约港口使费的途径	(28)
第五章 船舶代理业务	(31)
第一节 船舶代理关系及船舶代理业务范围	(31)
第二节 船舶代理的法律地位及对其的正确使用	(33)

第二篇 海 商 法

第一章 海上货物运输合同	(35)
第一节 海上货物运输合同概述	(35)

第二节	提单	.....	(40)
第三节	集装箱提单	.....	(61)
第四节	航次租船合同	.....	(65)
第五节	定期租船合同	.....	(76)
第二章	船舶碰撞	.....	(81)
第一节	船舶碰撞的概念	.....	(81)
第二节	船舶碰撞责任基础及碰撞责任划分	.....	(82)
第三节	船舶碰撞损害赔偿	.....	(85)
第四节	船舶碰撞事故处理	.....	(87)
第三章	海上救助	.....	(91)
第一节	海上救助概述	.....	(91)
第二节	海上救助行为与救助报酬	.....	(93)
第三节	海上救助合同与救助公约	.....	(94)
第四节	海上救助作业的实施	.....	(98)
第四章	共同海损	.....	(101)
第一节	共同海损的概念	.....	(101)
第二节	共同海损损失项目	.....	(104)
第三节	共同海损理算及共同海损案件的处理	.....	(107)
第五章	海事处理与海事争议	.....	(111)
第一节	海事处理	.....	(111)
第二节	海事争议	.....	(114)
第六章	海事索赔责任限制	.....	(117)
第一节	概述	.....	(117)
第二节	有关海事索赔责任限制的法律	.....	(118)
第三节	船舶油污损害赔偿的国际立法	.....	(120)
第七章	船舶保险	.....	(122)
第一节	海上保险概述	.....	(122)
第二节	中国人民保险公司海洋船舶保险条款	.....	(123)
第三节	保赔保险	.....	(126)
第八章	船舶登记与航行权	.....	(128)
第一节	船舶登记	.....	(128)
第二节	船舶航行权	.....	(129)

绪 论

远洋运输作为一种国际贸易成交后的货物运输手段,主要是在世界范围内进行的,具有强烈的国际性。由于远洋运输情况特殊,与之相适应的法律关系复杂,有不同特点的风险相伴随,为了维护海上航行安全,发展远洋运输事业,促进国际间贸易,国际上制定了一系列国际公约,各国也制定有自己相应的法规,用以调整远洋运输中发生的各种关系。作为远洋运输从业人员,除应了解远洋运输具体业务和业务程序外,还应了解与远洋运输有关的法律、法令、规章、惯例以及有关国际公约。

第一节 远洋运输概述

一、远洋运输的概念及特点

远洋运输是海洋运输的一种。它是指以船舶为运输工具,在海洋上进行客货运输的一种国际性运输方式。远洋运输是一个习惯性用词,在实际工作中有远洋运输和近洋运输之分。

远洋运输远涉重洋,不但航行距离长,运输风险大,而且其活动还要受有关国家的法令、规章或国际公约的约束,其经营也受国际航运市场的影响。远洋运输的主要特点表现在它的涉外性以及风险性。远洋运输的最大优点在于它运量大、运输成本低、能适应各种不同货物运输的需要。

二、远洋船舶营运方式

远洋运输是随着航海贸易的发展而发展起来的,所以远洋运输船舶的营运方式必须与贸易对运输的要求相适应。为了适应不同货物和不同的贸易合同对运输的不同需要,也为了合理地运用远洋船舶运输能力,当前国际上普遍采用的远洋船舶营运方式可分为两大类:定期船运输和不定期船运输。

1. 定期船运输(Regular ship shipping)

定期船运输也叫班轮运输(Liner shipping)。是指船舶按照规定的时间,在一定的航线上,以既定的靠港顺序,从事航线上各港间的货物运输的一种船舶营运方式。

如果进一步划分,班轮运输又有两种形式:

(1) 定线定期班轮:即船舶按预先公布的船期表运行,船舶到、离各计划挂靠港口的时间固定不变。

(2) 定线不定期班轮:即船舶根据预先公布的船期表运行,但到、离各计划挂靠港口的时间有一定的伸缩性。有时根据货源情况可加挂某个港口或少挂某个计划挂靠港口。

从营运效果来看,定线定期班轮要好于定线不定期班轮,但前者要求货源充足、船舶技

术状况好、并需保证船舶到港即能靠泊进行装卸。

60年代后半期,随着集装箱运输的发展,班轮运输又进一步分化为传统的杂货班轮运输和集装箱班轮运输,虽然这两种班轮运输各有其特点,但是作为班轮,还是有其相似的特点的。

以班轮形式经营的远洋运输船舶,主要用于小额成交的小批量杂货的运输,如五金、纺织品、食品、工艺品或某些贵重物品等。这些货物一般不足整船,甚至不足整舱,当货物装船后,托运人从承运人或承运人的代理人那里取得提单,通过银行结汇的方式,将提单传递给收货人,当货物到达目的港后,收货人即可凭提单在目的港提货。运费则按船公司规定的费率计收。

班轮运输对货主来说有以下优点:①由于定航线、定时间、靠港多,港口对班轮的装卸作业给予优先安排,装卸及时,故能按时将货物运至目的港;②货主可以分批小批量地交运货物,因此班轮适合一般件杂货或小批量成交的货物运输;③配置在班轮航线上的船舶比较固定,装备较好,有利于保证货物运输质量;④根据航线和货源特点,可配置专用船舶或具有特殊设备、专用舱室的船舶就航,故能满足各种货物对运输的要求;⑤通常班轮公司都负责转运,故能满足对外贸易的特殊需要。

由于班轮运输的运送对象主要为小批量的件杂货,因而在组织班轮运输时,对船舶的技术性能、船员的技术业务水平、以及货运程序等方面,均须有不同于不定期船运输的要求,而这些不同的要求,也就构成了班轮运输不同于不定期船运输的特点。这些特点包括:①以提单作为承运人和托运人(包括收货人)之间的运输合同,有关承运人和托运人(收货人)之间的权利、义务以及对货物在运输途中发生的问题的处理以提单条款为依据;②承运人一般在码头仓库收受和交付货物(批量较大的货物可根据协议在船边收受和交付),货物装、卸以及装卸费用的支付均由承运人负责;③运费按事先公布的运价本中的费率以及所运货物的数量计收,装卸等费用均纳入运费中;④一般不规定固定的装卸定额,也不计滞期费、速遣费,仅约定发货人或收货人必须按船舶装卸速度提交或提取货物;⑤从事班轮运输的船舶技术性能一般较好,对在其上服务的船员技术业务水平通常要求较高。

2. 不定期船运输(Tramp ship shipping)

不定期船运输又称租船运输(Charter shipping)。它和班轮运输的不同之处在于:船舶运行没有预定的船期表,船舶所走航线、停靠港口并不固定,须依据船舶出租人和承租人双方签订的租船合同安排船舶就航航线、停靠港口以及运输货物的种类等,运费或租金也由双方根据市场行情在租船合同中约定。

不定期船主要从事大宗货物的运输,如谷物、石油及石油产品、矿石、煤炭、木材、化肥等。它们一般都是整船装运的。

不定期船主要包括航次租船(Voyage charter)、定期租船(Time charter)和光船租船(Bare boat charter)三种主要形式。航次租船是船舶所有人负责提供一艘船舶,在指定港口之间进行一个或数个航次,并承运指定货物的租船运输。定期租船是船舶所有人(出租人)将船舶出租给承租人,供其使用一个时期的租船运输。光船租船则是船舶所有人将不配备船员的空船出租给承租人,供其使用一定时期的租船运输。

3. 远洋船舶不同营运方式的对比

可以通过下表,对远洋船舶不同营运方式加以比较:

营运方式	定期船(班轮)	不定期船(租船)		
		航次租船	定期租船	光船租船
基本特点	航线及挂靠港口固定	航线及挂靠港口随货源而定		
承运人	船舶所有人	出租人	承租人	承租人
承运货物方式	托运人向船舶所有人订部分舱位	承租人向出租人租用整船或部分舱位	视承租人按班轮营运方式或航次租船营运方式经营而异	
运费(租金)	根据运价表,按货物数量计费	根据租船合同,按货物数量计费	根据租船合同,按租期计算	
配备船员、任命船长、支付船员工资	由船舶所有人负责	由船舶所有人负责	由船舶所有人负责	由承租人负责
船舶营运调度	由船舶所有人负责	由出租人负责	由承租人负责	由承租人负责
船舶营运费用的分担	所有船舶营运费用由船舶所有人负担	除货物装卸费及垫舱物料费由谁负担需依租船合同外,其余费用由出租人负担	承租人负担货物装卸费、洗舱费、垫舱物料费、港口使费、燃料费、淡水费等,其余费用由出租人负担	出租人仅负担船舶折旧费以及根据合同可能负担船舶保险费等,其余费用由承租人负担

三、远洋运输业

从狭义上讲,只有船舶营运业才属于远洋运输业。然而,广义上,船舶租赁业、货运代理业、船舶代理业、装卸、理货业以及海运经纪人等,都应属于远洋运输业。

船舶营运业:是指作为船舶营运人,以自有或租用的船舶,采用定期或不定期经营方式,从事国际航线上客、货运输的行业。

船舶租赁业:是指本身拥有船舶,但并不自行经营运输,而主要将船舶用于出租的行业。

货运代理业:是指以收取佣金,代货主办理货物进、出口报关手续,或以自己的名义接受海上货物运输,并将自己承运的货物交由船舶营运人运输的行业。

船舶代理业:是指接受船舶经营人或船舶所有人的委托,为他们在港船舶代办在港的一切业务的行业。

装卸、理货业:是指接受货主或船舶营运人的委托,进行货物装卸、清点、交接、检验货损程度和原因并作出公证,衡量散装货物的重量等项作业的行业。

海运经纪人:是指以中间人的身份,代办洽谈业务,促使交易成立的一种行业。在远洋运输中,有关货物的订舱和揽载、托运和承运、船舶的租赁和买卖等业务都可由海运经纪人代办洽谈。

以上行业都是远洋运输各个环节中不可缺少的行业,因此,将它们都视为远洋运输业的一个组成部分。

第二节 海商法概述

一、海商法的概念

海商法(Maritime law),也称海法(Marine law)或航运法(Shipping law),是调整海上运输关系以及船舶关系的法律规范总称^①。制定海商法的目的是为了调整这种海上运输关系以及船舶关系,维护当事人各方的合法权益,以促进海上运输和经济贸易的发展。

海商法所调整的海上运输关系包括:有关海上运输合同、租船合同、拖带合同、救助合同、保险合同等合同中,合同当事人之间的民事法律关系;有关海上侵权行为所引起的肇事方与被损害方之间的关系;因海上特殊风险而产生的社会关系等。上述关系主要表现为民事权利与义务关系,特别是债权债务关系,属民法范畴。这是海商法所调整的主要内容。

海商法所调整的船舶关系包括:为确定特定船舶的法律地位而发生的船舶所有人与船旗国政府或沿海国有关当局之间的关系;为确定船舶物权而发生的船舶所有人与各债权人或者与法院或仲裁机构之间的关系;为保证船舶航行安全而发生的船舶所有人与港口有关当局的关系;为加强船舶航运管理而发生的航运主管部门与海上运输组织、船舶所有人和经营人等之间的关系;等。上述关系主要表现为行政法律关系,属行政法范畴。

从上述的海商法调整对象来看,海商法属国内法,这是毫无疑问的。但由于海上运输在很多情况下是在国际间进行的,因此,就海商法的性质而言,还具有国际私法和国际公法的性质。为了更好地适应对外贸易和国际航运的要求,各国海商法多有允许适用外国法或国际惯例的规定;随着形势的发展,有关国际公约和双(多)边协议的内容也常在各国海商法中反映出来;国家政府、国际组织为对从事海上运输的船舶及所承运货物的有效干预和管理而制定的法律规定,也会体现在各国的海商法之中。

二、海商法的内容

海商法就其内容而言,主要包括以下几个方面:

1. 有关海上运输组织和管理

主要包括有关船舶登记、船舶国籍及船舶航行权的取得;船舶检验、船舶证书的取得;船员资格的取得、船员职务任免、船员劳动条件;引航法则;海上运输安全管理等方面的规定。

2. 海上运输法

这是海商法的核心内容。主要包括有关海上货物运输合同;海上旅客运输合同;船舶租用合同;海上拖航合同;海上保险合同等方面的规定。

3. 船舶物权法

主要包括有关船舶所有权的取得、转移和消灭;船舶抵押权;海事优先权;船舶扣押权;变卖、扣押船舶等方面的规定。

4. 海上损害赔偿

这部分内容是海商法所特有的法律规范,多是由历史上长期以来航海或商业习惯逐渐

^① 有专家将海商法定义为:“调整海上运输中发生的和与船舶有关的特定社会关系的法律规范的总称”。

形成的。主要包括有关船舶碰撞；共同海损；海上救助；海上油污；海事索赔责任限制等方面的规定。

5. 海事争议法

主要包括有关海事请求、海事请求保全；海事管辖权；法律适用；海事诉讼时效；海事争议处理等方面的规定。

三、海商法适用范围

1. 适用船舶

船舶的概念在法律适用上具有重要意义，如果不是法律规定的船舶概念，就不能享受该法的有关规定。海商法所适用的船舶与通常所说的船舶，在概念上并不完全一致，是有区别的。海商法中的船舶是一个狭义的概念，它不仅排除了航行于江、河、湖上的大部分船舶，同时还排除了一些航行于海上的船舶。什么是海商法中的船舶，完全取决于法律规定。我国《海商法》规定：“本法所称船舶，是指海船和其他海上移动装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船舶除外。”

2. 适用水域

所谓适用水域，是指某一国家的海商法对不同水域，即远洋、沿海、内河等的适用程度。一般来说，海商法的适用区域为远洋、沿海以及与海相通的可航水域。但也有例外，如我国《海商法》规定：本法所称海上运输，是指海上货物运输和海上旅客运输，包括海江之间、江海之间的直达运输，但有关海上货物运输合同的规定，不适用中华人民共和国港口之间的海上货物运输。换句话说，我国《海商法》中有关海上货物运输的规定并不适用于我国沿海港口之间的海上货物运输。

第一篇 远洋运输业务

第一章 国际贸易若干基础知识

远洋船舶运送的对象主要是国际贸易活动中买卖双方成交的货物。国际货物买卖是一项非常复杂的商务活动,其复杂性远非国内贸易可比。在国际之间进行货物买卖,双方当事人通常需要订立国际货物买卖合同,用以明确各自的权利、义务和责任。除此以外,双方还需订立一些支持合同来保证买卖合同的实现,这些合同主要有运输合同、货物保险合同等。作为远洋船舶驾驶人员首先应对买卖合同中有关基础知识有一定的了解。

第一节 国际贸易术语

一、国际贸易术语概述

国际贸易与国内贸易相比有很大的不同,主要是因为在国际贸易中,货物要越出国境,从一个国家运往另一个国家,从而产生了许多复杂的情况,并引起了许多国际贸易所特有的风险、责任及费用。主要涉及以下一些特殊问题:

1. 买卖双方分处于两个不同的国家,卖方究竟应当在什么地点履行交货义务;
2. 究竟由哪一方负责货物的运输,办理货物运输保险事宜,并支付有关费用;
3. 货物在运输途中可能遭到各种风险,发生损失,这种风险应当由谁承担;
4. 买卖双方分处异国,互不了解,双方互不信任的矛盾该如何解决;
5. 究竟由谁负责申领进出口许可证和交纳进出口货物的关税。

上述几个问题,在国际贸易中,买卖双方一般都可通过在货物买卖合同中用一定的贸易术语(Trade terms)来予以明确。这些贸易术语是在国际贸易的长期实践中形成的,并已得到广泛的采用。由于这些术语都以卖方履行交货义务的地点,作为在买卖双方之间划分彼此所应承担的责任和义务的,所以,通常又被称为交货条件(Delivery terms)。这些由不同的交货地点形成的贸易术语,在国际贸易中习惯上都是以几个缩写的英文字母来表示的,例如,装运港船上交货称为 FOB(Free on board);目的港船上交货称为 Ex Ship 等等。这种在国际贸易中专门使用的术语就叫做国际贸易术语。采用不同的贸易术语,买卖双方所承担的风险、责任和费用也因之而有所不同,但这些风险、责任和费用最终都要在货价上反映出来。所以贸易术语又称作价格条件(Price terms)。

二、国际贸易术语的作用

国际贸易术语的作用主要是在买卖双方之间划分各自所应承担的风险、责任和费用。用术语的形式明确：(1)交货的地点和方式；(2)负责办理货物的运输和(或)投保货物运输险的一方；(3)货物风险转移的时间与地点；(4)负责取得并提交各种装运单据以及领取货物进出口所必需的其他单据的一方；(5)买卖双方的费用负担。

三、国际贸易术语的分类

在国际贸易中,根据交货地点的不同,可以把各种贸易术语分为以下三类:

1. 内陆交货术语(Inland delivery terms)

使用内陆交货术语时,卖方要在出口国家的内陆约定地点完成交货义务,买方必须在出口国家的约定地点接运货物,办理有关的出口手续,把货物装运出口,并承担卖方交货后的一切风险和费用。

2. 装运港交货术语(Shipment delivery terms)

使用装运港交货术语时,卖方要在出口国家的约定装运港口向买方提供适当的货物装船单据来履行其交货义务。在国际贸易中,装运港交货术语使用得最为普遍。我国在对外贸易买卖合同中也广泛使用装运港交货术语。

3. 目的地交货术语(Destination delivery terms)

使用目的地交货术语时,卖方要在进口国家的港口或内陆约定地点把货物交给买方。卖方必须负责把货物运往约定的目的地,并承担把货物运往该目的地的风险、责任和费用。

四、装运港交货术语的解释

国际贸易术语的应用由来已久,有的已有 100 多年的历史,今天国际贸易术语在国际货物买卖合同中的应用已非常普遍。但是,在具体应用时,各国对各种术语的解释并不一致,不同的国家或不同的港口对同一种贸易术语甚至有不同解释,这种状况对国际贸易的发展有不利影响。为了解决这个问题,有些国际组织对国际贸易术语进行了系统整理,并试图对其作出统一的解释。其中影响较大的是国际商会(ICC——International Chamber of Commerce)制定的《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms),简称为《INCOTERMS》(International Commercial Terms)。最新的《国际贸易术语解释通则》是 1990 年修订后出版的。《国际贸易术语解释通则》自公布以来已有 50 多年的时间,并已在国际上得到普遍承认和采用。下面根据国际商会 1990 年的《解释通则》的有关内容,对常用的装运港交货术语加以解释和说明。

1. 装运港船上交货术语(FOB.....named port of shipment)

装运港船上交货术语,又称离岸价格或 FOB 价格条件,FOB 是英文“Free On Board”的缩写。

1) 在 FOB 价格条件下买卖双方的责任与义务

(1) 卖方的义务:

① 根据买卖合同的规定,提供货物及有关凭证;

② 在约定的装运港,在指定的日期或期限内,将货物装上依照该港通常的办法,指定的船舶,并无延迟的通知买方,货物业已装船;

③ 负担货物的一切费用及风险,直至货物在指定的装运港装船越过船舷时(Over the ship's rail)为止;

④ 负担一切因交货而需支出的检查费用(如为了核对品质、丈量、过磅、点数的需要)。

(2)买方的义务:

- ①自费租船或订舱,并及时将船名、停泊泊位及装货日期通知卖方;
- ②自货物在装运港装船越过船舷时起,负担货物的一切费用及风险;
- ③依据买卖合同的规定支付货款,为货物投保海洋运输险。

2)采用 FOB 价格条件应注意的问题

在采用 FOB 价格条件时,应特别注意货物装船时的装船费用应由谁承担的问题。国际商会的《解释通则》一方面规定,卖方须负担费用和 risk,直至货物越过船舷时为止;另一方面却又规定,卖方必须按合同要求将货物装到买方指定的船上。一个是越过船舷(Over the ship's rail),一个是装到船上(On board the vessel),这两者的要求是不完全相同的。于是就产生这样一个问题,卖方究竟要不要承担货物装船费用,如果承担的话,至什么时候为止。买卖双方签订买卖合同时最好就此在合同中加以明确,以防日后纠纷。如卖方不愿支付货物装船费用,则应在买卖合同中使用 FOB Liner terms 价格条件,即 FOB 加“班轮条件”;或 FOB Under tackle 价格条件,即 FOB 加“吊钩下交货条件”。如买方不愿支付货物装船费用,则应在买卖合同中使用 FOB Stowed and Trimmed(FOBST)价格条件,即 FOB 加“堆装与平舱条件”。对需要绑扎的大件货,可在买卖合同中订入 FOB Lashed 价格条件,即 FOB 加“绑扎条件”,以明确由卖方负责货物的绑扎费。如果合同中没有就货物装船费用由谁负担加以明确,则应根据货物装船港的惯例(一般由买卖双方分摊)。

2. 成本加保险费加运费术语(CIF.....named port of destination)

成本加保险费加运费术语,又称到岸价格,或 CIF 价格条件,CIF 是英文“Cost、Insurance、Freight”的缩写。在采用 CIF 价格条件成交时,卖方的交货地点不是货物的目的地,而是在装运港的船上,当货物在装运港越过船舷时起,货物的 risk 即由卖方转移于买方。

1)在 CIF 价格条件下买卖双方的责任及义务

(1)卖方的义务:

- ①按照合同规定,提供货物及有关单证;
- ②负责租船或订舱,把货物装运至约定的目的港,并支付货物运费;
- ③自费在指定日期或期限内,在装运港将货物装船,装船后应无延迟地通知买方;
- ④负担货物在装运港越过船舷前的一切 risk;
- ⑤自费向保险人或保险公司,投保有关货物运送中的海上保险,并取得可转让的保险单;
- ⑥负担一切因装货而需支出的检查费用(如为了核对品质、丈量、过磅、点数的需要)。

(2)买方的义务:

- ①受领卖方提供的符合合同规定的各种单证,并按合同规定支付货款;
- ②负担货物在装运港越过船舷时起的一切 risk;
- ③在约定目的港受领货物,负担除运费及保险费以外的,货物在海上运输过程中所发生的一切费用,直至货物运到目的港为止,其中包括驳船费和码头费用在内的一切卸货费用。上述费用如已包括在运费内,或在支付运费时已由轮船公司收讫者,则不在此限。

2)使用 CIF 价格条件应注意的问题

在使用 CIF 价格条件时,买卖双方最容易就货物在目的港的卸货费用发生争执。尽管国际商会的《解释通则》在这个问题上讲得很清楚,但是世界上仍有不少港口在解释 CIF 价

格条件时存有分歧,尤其是在货物的卸船费用方面。所以,为了防止日后发生纠纷,买卖双方
在订立买卖合同时,应使用比 CIF 更为明确的价格条件字样。如果买方不愿支付卸货费用,
则应在买卖合同中使用“CIF Liner Terms”价格条件,即 CIF 加“班轮条件”;或者使用“CIF
Landed”字样,即 CIF 加“卸到岸上条件”。如果卖方不想支付卸货费用,则应在买卖合同中
使用“CIF Ex Ship’s Holds”字样,即 CIF 加“舱底交货条件”,等等。

3. 成本加运费术语(CFR……named port of destination)

成本加运费术语,亦称 CFR 价格条件(或 C&F 价格条件),CFR 是英文“Cost and
Freight”的缩略式。CFR 价格条件是国际贸易中经常使用的一种术语,它与 CIF 价格条件的
不同之处仅在于按 CFR 价格条件成交时,在货物价格构成因素中不包括保险费,货物在运
输过程中的海上保险由买方自行投保并支付保险费。至于买卖双方的其他责任与义务以及
风险的划分等,均与 CIF 价格条件相同。CFR 价格条件也属于装运港交货条件,卖方只要按
合同规定在装运港把货物装上开往约定目的港的船舶,就认为是履行了交货义务,货物的风
险从装运港越过船舷时起移转于买方。在按 CFR 价格条件成交时,需要特别注意的问题是
装船通知。按照保险业的一般做法,买方在为货物投保海上保险时,应向保险人申报货物的
有关情况,其中包括运输工具的名称。如果卖方在货物装船后不及时向买方发出通知,买方
就有可能无法及时办理投保手续,甚至有可能发生漏保的情况。因此卖方在货物装船后应无
延迟地通知买方。

4. 装运港船边交货术语(FAS—Free alongside ship)

采用 FAS 条件成交时,卖方的主要义务是根据买卖合同的规定,将货物运送至约定的
装运港由买方指定的船边,履行交货义务,并负责在船边有效交货前的一切费用和 risk;买
方的主要义务是租船或订舱,自卖方在装运港船边有效交货时起,承担货物的一切费用和
risk,并按合同规定支付货款。

5. 装运港交货术语比较:

装货港 交货术语	买卖双方 风险划分	装 卸 费 用				租船订舱、 支付运费	办理保险、 支付保险费	办理进出口手 续、支付手续费	
		装船前	装船	卸船	卸船后			出口	进口
FAS	装运港 船边	卖方 (至船边止)	买方 (从船边起)	买方	买方	买方	买方	卖方	买方
FOB	装运港 船舷	卖方	按合同	买方	买方	买方	买方	卖方	买方
CIF	装运港 船舷	卖方	卖方	按合同	买方	卖方	卖方	卖方	买方
CFR	装运港 船舷	卖方	卖方	按合同	买方	卖方	买方	卖方	买方

第二节 国际贸易中的支付方式*

在国际贸易中,买卖双方(特别是没有建立长期、稳定的业务往来的双方)往往互不信任。他们从各自的利益考虑,总是力求在货款的收付方面能得到较大的安全保障,尽量避免遭受钱、货两空的损失局面,并想在资金周转方面得到某种融通。例如,就卖方来说,最好是先收款,然后发货,或者至少是在收到货款之前不把货物或代表货物所有权的单据(如提单: Bill of lading)交给买方;而就买方来说,最好是先收到货物,然后再支付货款,或者至少是在卖方交付货物或代表货物所有权的单据之前,不把货款付给卖方。为了解决这些问题,在国际贸易中,买卖双方可在买卖合同中采用适当的支付方式,来保障各自的利益。当前,跟单托收和跟单信用证是两种主要的并为国际贸易界所公认的用以取得货款和货物保障的方式,而后者比前者更能提供确实的保障。本节将简要介绍跟单信用证支付方式的知识。

一、什么是信用证(Letter of credit—L/C)

信用证是银行根据进口人(买方)的请求,开给出口人(卖方)的一种保证承担支付货款责任的书面凭证。

为了统一各国对跟单信用证条款的解释和做法,国际商会于1930年制定了《商业跟单信用证统一惯例》(Uniform Customs and Practice for Documentar Credits),供各银行或银行公会采用,现在使用的《统一惯例》是1983年的修订本。资本主义各国银行开出的信用证,绝大多数都注明按《统一惯例》的规定办理。

二、信用证支付的一般程序

在采用信用证方式付款时,主要有以下几个步骤:

1. 进口人向其所在地的银行提出开证申请,填写开证申请书,并交纳一定的押金或提供担保,请银行(开证行)向出口人开出信用证;
2. 开证行根据申请,开出以出口人为受益人的信用证,并通过其在出口人所在地的代理行或往来行(统称通知行),把信用证通知出口人;
3. 出口人发运货物,取得信用证上所要求的单据后,按信用证规定向其所在地通知银行议付货款;
4. 通知行议付款后即在信用证背面注明议付金额,并将从出口人手中取得的有关单据寄交开证行索偿;
5. 开证行审查单据无误后,认为符合信用证要求,即偿还通知行付出的款项;
6. 开证行通知进口人赎单,进口人付款赎单后,信用证交易到此结束。

三、信用证上与海运有关的内容

1. 单据条款

单据条款是信用证上最主要的条款,主要规定单据的种类及份数。在信用证交易中,银行仅凭单付款,如果银行认为卖方所提交的单据不符合信用证的要求,银行有权拒付;只要单据与信用证要求相符,银行就必须付款;即使单据项下的货物有作假情况,银行对此也不负任何责任。信用证所要求的单据主要是提单、保险单和商业发票。其中,提单应是已装船清洁提单(且非舱面提单,除非信用证许可)。