

国际惯例系列教材

(贸易类)

第五讲

中国公共关系协会《国际惯例系列教材》编写组

一九八八年

《国际惯例/（贸易类）系列教材》

第 五 讲

国际贸易中的包装和装运

执笔：魏律平 李君威

中国公共关系协会《国际惯例系列教材》编写组

一九八八年

目 录

国际贸易中的包装和装运

一、商品的包装	(3)
(一) 商品包装的定义	(3)
(二) 商品包装的分类	(3)
(三) 包装标志	(7)
(四) 商品的商标	(8)
二、国际贸易中的装运	(9)
(一) 运输方式	(9)
1. 海洋运输	(10)
2. 铁路、航空和邮政运输	(14)
3. 联合运输	(15)
(二) 货物运输的运输单据	(23)
1. 提单的性质和作用	(24)
2. 提单的种类	(24)
3. 提单的内容和格式	(29)
4. 有关提单的国际公约	(30)
(三) 船舶与海上货物运输	(32)
1. 船舶	(33)
2. 货物海上运输合同	(34)
附录一. 中华人民共和国商标法	(45)
附录二. 联合运输单据统一惯例	(48)
附录三. 中国远洋公司提单条款内容	(53)
附录四. 关于统一提单的某些法律规定的国际公约	(57)
附录五. 关于修订统一提单某些法律规定的国际公约议定书	(61)
附录六. 一九七八年联合国海上货物运输公约	(64)

不可忽视补上这一课

——代序

魏 强

实现四化，繁荣经济，必须走向国际舞台，参加国际交换和国际竞争，这是国情所至、人心所向，改革开放的必然趋势。

改革已进入第十个年头，我国在国际市场上的信誉和地位与日俱增。但是较之发达国家和亚洲崛起的一些国家、地区相比，差距甚大。过往我们较多地虑及经济实力方面的距离，而常为忽略的一个差距就是参加国际交换和国际竞争中的操作常识距离和常规经验距离，这是直接影响到竞争能力的一种“软距离”，它反映出我们多年保守封闭状态下所造成的生产力素质方面的种种薄弱环节。它们所带来的大量失误已换来了沉重的教训。近年来，党和国家领导人多次提及要学会按国际惯例办事，正是为了改变这一状态，为稳健迅速地走向国际舞台大显身手而提出的学习目标。

“鱼乘于水，鸟乘于风，草木乘于时”。在国际舞台上，有了凭借运行的可靠渠道，也是容易起飞的。毫无疑问，在这方面，国际惯例将是提供多种价值的最重要凭借形式之一。

国际惯例通行于世界许多区域、国家和地区，也包括很多类内容，如贸易国际惯例，管理国际惯例，礼仪国际惯例等。国际惯例本身属一种历史范畴，它是在一定历史条件下经过长期实践、积累、总结而产生的，因此，一般都为各国共同承认并遵守通用的科学产物。

我提倡在我国应进行国际惯例的全民教育或普及教育，按不同需求层次，进行不同形式，不同要求的教育。这对提高整个民族的文化修养、经济素质、现代化观念、发展生产力等都具有战略的和全局的意义。由此看来，编一套国际惯例的普及系列教材，确是一桩好事，是一项很有紧迫感的建设工作。

汉朝桓宽在《盐铁论》中卒劝那些身负重任而不好学问的人一针见血地说：“不好学问，专以己之愚而荷负巨任，若无揖楫济江海而遭大风，漂没于百仞之渊，东流无崖之川，安得沮而止乎？”意思是说不好学问而以个人愚见去担负重任，就好比没有桨和舵的船渡江海时遇到大风一样，漂没于万丈深渊。向东流入无边无际的大海，岂止只是毁坏的代价呢！如今虽已进入二十世纪八十年代，我看此意仍能针砭时弊。我们的重任当然已远远地超过古人的“巨任”，但我们的愚见是根深蒂固的。要彻底摆脱愚见，接受和吸收新事物、新观念，真正在国际舞台上胜任一切，站稳脚跟，就必须辛勤地学习，补上这一课：拓展知识领域，开阔科学视野，掌握这种先进的、科学的国际惯例。这些年来我们经常讲交学费补课，这是历史造成的“学业”。先天不足，只有后天来补，且非补不可，不耻下补，这是勇敢地走向国际舞台的第一步！

愿国际惯例系列教材越编越好！

愿广大读者对国际惯例系列教材的兴趣越来越大！

愿国际惯例的普及教育迅速地推动起来！

前言

目前,我国正在形成“经济特区——沿海开放城市——沿海经济开放区——内地”这样一种逐步推进、对外开放的格局,积极勇敢地参加国际竞争是中国处在社会主义初级阶段必须大力发展生产力,大力发展商品经济的必然要求。

走向国际市场,参加国际竞争,发展外向型经济,在开放经济中自然会遇到怎样按照国际惯例组织商品生产和对外贸易问题。我国政府决定凡是国际上通行的惯例都准备在沿海经济开放地区采用。因此,熟悉和了解国际惯例已成为有志于走向世界的开拓者的迫切要求。为此,中国公共关系协会特区工作部和中国公共关系协会深圳办事处组织有关方面专业人才组成编写组,广泛收集海内外有关资料,编辑《国际惯例系列讲座教材》。第一类为贸易类,第二类为管理类,第三类为礼仪类。

《国际惯例(贸易类)系列讲座教材》共分八讲:第一讲、国际贸易规约概况,第二讲、国际贸易谈判,第三讲、国际贸易合同法,第四讲、国际保险,第五讲、国际包装和运输,第六讲、国际贸易结算,第七讲、国际技术转让,第八讲、国际财税。全套教材约八十万字。

这套教材适宜广大经济部门、外贸机构、有进出口业务的企业、单位的决策人员、管理人员、经营人员、供销人员、财务人员的培训进修用。也适合对国际贸易、国际惯例有兴趣的各类经营人员、教学人员和企业领导自学用。

管理类、礼仪类的国际惯例教材我们将另外组织编写。

整个编写过程是十分短促的,其间受到了深圳市各方面的支持,也参阅了许多专家、学者的专著,吉林日报印刷厂为我们赶印送发,对于诸多帮助,我们在此一一致谢!

由于力量和水平有限,教材编写中难免有不善和欠妥之处,乞望读者谅解。

编者

一九八八年四月

国际贸易中的包装和装运

包装和装运是对外贸易中的两个极其重要的交易条件。多数商品在运输、装卸、分配、使用过程中都需要一定的包装，它对于保护商品，方便运输、储存、分配和消费等方面都有着重要作用。就一定意义上讲，商品包装也是实现商品的价值和使用价值，甚至增加其价值的一种手段。装运一般是指将货物装上运输工具。但在国际贸易中，由于经常和大量地采用F·D·B、C·N·F、C·I·F三种价格术语，所以“装运”一词常用来代替“交货”的概念，国际贸易合同中也常把“交货条件”称为“装运条件”。因为在上述三种价格术语使用时，卖方只要根据合同的有关规定将货物装上船，取得了提单，就算交货。提单签发日期视为交货日期，装运地点视为交货地点。

在对外贸易中，做好商品的包装和装运工作，具有十分重要的意义。在科学、经济、牢固、美观和适销的原则下，做好商品的包装工作，能够减少货损、节约运费和仓容，扩大商品推销、提高售价，从而避免不必要的耗费、多创外汇，同时也能从一个侧面反映我国四化建设、科学技术和文化艺术等方面的成就；同样装运工作的质量好坏，直接影响对外贸易业务中的其它环节，甚至影响到国家的信誉。

一、商品的包装

(一)、商品的包装定义

商品的包装一般是指为了有效地保护商品的品质完好和数量完整，而采用一定的方法将商品置于合适容器里的一种措施。

商品的包装涉及选择适当的包装材料，制造合适的容器，采用科学的包装方法与防护措施以及设计新颖多样的装潢和印刷必要的运输包装标志等内容。

就绝大部分商品来说，只有完成了包装，生产过程才算结束，才能进入流通和消费领域，商品本身与其包装是不可分割的统一体。也就是说，商品的包装是商品生产的继续。从这种意义上讲，包装就成为实现商品的价值和使用价值并增加商品价值的一种必要的生产过程。包装过程所花费的劳动及耗费生产资料的价值，结合在商品上，在出口销售时得以补偿。

商品包装是外贸工作中的一个重要方面，不断提高和改进出口商品包装具有下列重要意义：

第一，有利于在国际贸易中不断提高我国出口商品的信誉，加强竞争性，促进我国与世界各国人民之间的贸易往来。我国出口的商品包装，要贯彻执行“独立自主，自力更生”的方针和“平等互利，互通有无”的对外贸易政策，要做到包装装潢与内在商品一致，既要美观大方，又要讲求实效，符合消费者的需要；从而可不断提高我国出口商品在国际上的声誉，促进我国对外贸易的发展。

第二，有利于贯彻执行“重合同，守信用”，“重质先于重量”的原则。通过优良的包装和精美的艺术，必然显示出我国社会主义制度的优越性，反映出我国生产和科学技术、文化艺术的新成就。

第三，吸引广大消费者，有利扩大商品销路，实现合理售价，增加外汇收入，为国家增加积累。

第四，搞好出口商品包装工作，还可以降低成本，节约包装材料，减少费用，改善经营管理。同时，由于对出口商品包装不断提出的新课题、新要求以及通过对国外包装工作和包装工具、设备改革的介绍，还可以促进我国生产和科研，促使内销商品包装的改进。

(二)、商品包装的分类

商品的包装从它的作用来看，可分为运输包装和销售包装两大类。前者是为了便于商品运输、装卸和储存，习惯上又称为大包装或外包装；后者是为了便于商品的分配、销售和消费，习惯上又称为小包装或内包装。

运输包装的好坏直接关系到商品的运输、装卸、储存和分配等流通环节的顺利进行。为了适应这些过程的不同要求，运输包装又包括单件运输包装和集合运输包装两种。

1、单件运输包装

单件运输包装是指货物在运输过程中作为一个计件单位的包装，也就是指采用包、箱、桶、坛、罐、篓、筐、筐、袋等容器对商品进行包装。单件运输包装容器按其所采用的材料又区分为：纸制容器，如纸箱、纸袋；金属容器，如铁桶、铁塑桶；木制容器，如木箱、木桶；塑料容器，如塑料桶、塑料袋；棉麻织品容器，如麻袋、布袋；竹、柳、草编织容器，如竹箩、柳筐、蒲草包；玻璃和玻璃纤维容器，如玻璃瓶、玻璃纤维袋；陶瓷容器，如陶缸、瓷坛，等等。

2、集合运输包装

集合运输包装是指在单位运输包装的基础上，为了适应运输、装卸工作现代化的要求，将若干件单件运输包装组合成一件大包装。常见的集合包装有以下几种：

集装包——集装包一般是用塑料重叠丝编织成抽口式的包。形状有圆形和长方形，两帮有四个吊带。每包通常可容纳一吨到一吨半的商品。它适用于装载桶装和袋装的多件商品。集装袋一般也是用塑料重叠丝编织成圆形的大口袋。四面有吊带，底部有活口，内衬一个较大的塑料薄膜袋。每袋一般可容一吨重的商品。

集装箱——集装箱是由铝板、钢板、纤维板等坚固的材料特制的长方形箱，其大小规格有几种，可装载五吨到四十吨重的各类商品。根据商品的不同要求，有的箱内设有调节空气的设备、冷藏设备，并备有装入、漏出的孔道或管道。集装箱有很多优点，是当前最现代化的一种包装和运输器材。使用集装箱，需有专用的运输装卸设备、码头和船舶。

托盘—托盘一般是用木材、金属或塑料制成的一种托板。当板面上堆放货物后，用箱板纸、塑料薄膜或金属绳索等加以固定，组合成一件包装。此外，还有一种放在托盘上的大型瓦楞纸箱供集装商品。托盘包装不仅可以加速装卸速度，也可起到保护商品的作用。

集合运输包装是一种新型的包装方法，现在已被各国越来越广泛地采用。目前在国际贸易中集合包装占的比重相当大，买卖双方都乐意接受，这是和集合包装的优点分不开的。概括起来，集合包装有以下几个特点：

- (1) 集合包装，尤其是集装箱能提高装卸率、方便运输、减轻工人的劳动强度。
- (2) 降低运输成本和杂费的开支。
- (3) 减少货损、货差。

众所周知，我国外贸工作中存在的交货不及时，包装破损严重，运杂费高的问题一直是很令人头痛的。自从有了集合包装和集装运输后，这方面的问题改进了不少，因为集合包装使机械化装卸的应用程度比单件运输包装高得多，从而提高了装卸率，使货物在码头和各个中转环节的滞留时间减少，加快了货物的周转速度，从而减少了货物在运输过程中的时间。相应地，由于机械化装卸程度的提高，减轻了工人的劳动强度，从而减少了货损货差，降低了包装破损率。从另一方面来说，由于采用了集合包装，降低了运输部门的费用，从而向货主收取的运杂费也相对调低。目前有些国家的港口，为了提高货物的装卸速度和港口码头的使用率，减少港口拥挤堵塞的现象，规定进口货物必须使用集合包装才准许卸货。总之集合包装在当今社会中已越来越显示出其特别的优越性，我们应很好地做好这方面的工作。

与内销包装相比，商品的外销包装有以下几个特点：

第一，对包装的坚固程度和防潮、防腐性能要求更为严格；

第二，由于国际贸易商品的销售对象是不同的民族，不同的社会制度的国家，各国的风俗习惯不尽相同，对包装的法令规定不一，对包装的喜爱要求也不一样，所以在这方面要适应其要求；

第三，由于国际市场销售竞争激烈化，导致包装方式和流行趋势的不断翻新。

对于运输包装，一般有以下一些要求，首先，要设计和选择用料少而容量大的箱型，做到装箱合理安排；其次，对轻泡货要在不损害商品质量的前提下，尽量压缩商品的包装体积；再次，对大型机械商品可采用拆装的方法；最后，对形状固定统一而尺寸不同的商品采取套装的方法。

出口商品的运输包装工作中，我们还必须注意进口国家对运输包装的有关规定和惯例。如果不符合这些规定及惯例，则需交纳罚金或者课以重税，有的甚至不准进口。就包装的材料来讲，有的国家对使用玻璃、陶瓷作包装材料的容器严格限制进口或课以重税；有的国家禁止用稻草、纸张、原棉、葡萄树枝、旧材料或易于滋生害虫、寄生虫的植物材料作为包装衬垫；就重量方面而言，各进口国往往对每件货物的重量有不同程度的限制性（例如有的国家规定粮食每包重量八十公斤以下用手搬运，超过八十公斤可以用铁钩起货；有的国家规定油脂产品每件净重不得超过十公斤等）。各国的班轮公司对超长、超重的货物都加收附加费；在危险品方面，各国也有严格的规定，例如必须使用一定标准的防爆、防毒包装容器等。

商品的销售包装是为了便于商品的分配、销售和消费，保护商品、美化商品、宣传和介绍商品而进行的包装。通常销售包装又称为内包装和小包装。

如果按照销售包装的形式和作用来分类，主要有以下几种：

1、便于运输、储存的有套张式、组合式包装。套张式包装是指将形状固定而尺寸不同的商品套张成一组，设计为长方体或正方体的包装；组合式包装则是将两个以上形状不规则的商品组合成立体形而设计的销售包装。这种包装既科学美观，又便于运输储存。

2、便于陈列展销的有堆叠式、挂式和展开式包装。堆叠式包装是指在包装的顶部和底部设计有吻合部分，当商品上下堆叠时可以互相咬合，在货架上陈列，既节省货位，又美观稳固。这种包装常用于罐类、瓶类和盒类。挂式包装是指可以悬挂在货架上展销的包装。这种包装上设计有吊钩、吊

带、挂孔等悬挂结构，并用塑料薄膜，薄片通过贴体包装（Skin package）、起泡包装（Blister package）方法将商品固定在纸板上，或者将商品装入透明的或有“开窗”的盒袋、套等容器里，或者把商品卡于硬纸板上。挂式包装可以充分利用货架的空间陈列展销。展开式包装是一种特殊造型结构的摇盖盒，当盒盖关闭时，盒面是平的，便于装箱运输，而当打开盒盖时，盒盖图案便与盒内商品互相衬托，具有良好的陈列展销效果。

3、便于识别商品的有透明包装、“开窗”包装和习惯性包装。透明包装是指包装容器使用全部或部分透明材料制成全透明或部分透明的包装。“开窗”包装是指在包装容器的适当位置上开一“天窗”。透明包装和“开窗”包装的特点是使购买者能够直接看到商品的形态和外观质量。习惯性包装是指某些商品的包装延用多年来已形成的习惯造型，顾客只要见到包装就可辨认出是某种牌号的商品。

4、便于消费者使用的有携带式包装、易开包装、喷雾包装、礼品包装、配套包装、软包装和一次量包装等。携带式包装是指包装的造型、大小、结构都是从方便顾客的携带而设计的，如在包装上面增加手提的结构，或在下部安装滚动的小轮等。易开包装是指在封口严密的罐、瓶上增加易开装置，或在纸盒上预先制好开启口和开启带等。喷雾式包装是指将液体商品，甚至气体、膏状物、泡沫、粉末装入按钮式喷雾容器，使用时按动按钮，液体或气体等商品即可自动喷出。礼品包装是专门为送礼用品设计的包装。这种包装的造型具有较强的艺术性，并配有吊牌、彩带、花结和装饰衬垫等。配套包装是指把同类商品或有密切联系的不同类商品进行搭配成套而制造的包装。前者如套餐具、茶具、园艺工具和文具体育用品，后者如童装和小玩具等。软包装是指用化学合成和复合材料制成的袋来包装商品，如用纸、塑料或铝箔复合袋包装牛奶、果汁，用高强度聚乙烯复合薄膜袋包装啤酒、汽水等。一次量包装是按照一个人一次消费量进行包装，用一次，包装就扔掉。例如，餐桌上用的奶粉、砂糖、果酱等很多都是用一次量包装。

在销售包装工作中，搞好包装的装潢工作是十分必要的。

商品的包装装潢是根据商品的不同性质、形态、数量、销售意图和有关国家的规定，设计科学、适用、美观的包装造型、装潢画面和清晰的文字说明。造型要求能方便运输、节省运费、便于储存、陈列、销售，便于消费者选购、计数、携带和使用；装潢画面要求构思能突出商品的特点、符合宣传意图，取悦消费者，色彩和形式要有艺术性和多样化；文字说明要简明扼要，符合进口国要求，文字要准确、统一、清晰、协调、布局合理，内容一般要包括商品品名、数量、规格、成份、产地、用途及使用方法。

在包装装潢工作中，通过长期的实践和探索，我们总结如下一些经验，具有很大的实用性：

第一、坚持政治思想和艺术表现的统一。出口商品包装装潢的内容要健康、美观、大方、丰富多彩，要表现出我国民族艺术的独特风格。在造型、题材、图案方面，除了反动的、黄色的、丑恶的不能使用外，应大胆设计，努力创新，充分反映出我国文化艺术的新成就。

第二、我出口商品包装装潢要适应国际市场的需要与有关国家的规定。为此应认真调查研究外国的风俗习惯、宗教信仰和消费者的爱好，以及有关国家对包装装潢的具体规定和要求。

第三、装潢设计要求突出宣传商标。商标的取材要适当，力求含义明了，形象鲜明，给顾客留下深刻印象，并与不断改进和提高的商品质量结合起来，使我商品逐渐创为名牌商品。凡已成为名牌和长期使用老商标，则不宜轻易改换。

第四、不同的出口商品应采用不同的包装装潢，即包装装潢要与内装商品相称。不同的商品要按其不同的性质、形态、数量、价值和销售意图，采用不同的包装装潢；同类商品因质量不同而分为高、中、低档，也应区分不同档次采用不同的包装装潢。否则，高档商品采用低档包装装潢，会贬低商品身价，卖不到合适的价格，并会影响扩大销售。低档商品采用高档包装装潢，会增加成本，提高售价，影响推销。

搞好出口商品的销售包装，我们还必须注意进口国对销售包装的规定及习惯爱好。

在标签内容方面，许多国家都制定了标签管理条例，尤其一些发达的工业国家条例日趋严格化，往往用来限制外国产品进口；在语种上，一些国家也作了具体的规定。对于图案、色彩的喜好和习惯，虽然各国很少有正式的限制规定，但这却直接关系到出口商品的畅销性。我们只有在掌握确定资料的基础上，有针对性地做好包装装潢工作，力求符合当地人民的爱好和习惯，才能收到扩大出口的效果。

一些国家和地区对颜色的不同喜爱和禁忌

喜、忌 国家、地区	喜 爱	忌 用	喜、忌 国家、地区	喜 爱	忌 用
西、北欧	淡雅色彩		伊拉克	红、蓝	黑色、橄榄绿
法国	女孩爱粉红色，	墨绿（纳粹军人服色）	叙利亚	青蓝、绿、红	黄色
比利时（南部）	男孩爱蓝色，一般		埃及	绿色	蓝色（恶魔）
比利时（北部）	人爱高雅灰色		非洲	鲜明色彩	
	女孩爱蓝色，男		摩洛哥	（与伊斯兰教地区相同）稍暗的鲜明色彩	
西 德	孩爱粉红色	茶色、红色、深蓝色、黑色	突尼斯	绿、红、白色组	
爱尔兰	南方喜爱鲜明的色彩	红、白、蓝色组（英国国旗）	希腊	蓝和白相配及鲜明色彩	
西班牙	绿色		巴西		紫色（悲伤）、黄色（绝望）、暗茶色（将有不幸）
意大利	黑色	蓝、黄色组（国家色）	委内瑞拉	黄色（是医务标志）	红、绿、茶、黑、白表示五大党，不宜用在包装上
瑞典	绿色		古巴	鲜明色彩	
奥地利	（较沉着的）绿色	鲜明绿、鲜明色彩	厄瓜多尔	凉爽高地区喜暗色，炎热沿海喜欢白色明暗间色	
保加利亚	橙色、蓝色		墨西哥	红、白、绿色组（国旗色）	
荷兰	红、蓝、绿等鲜明色彩		巴拉圭	明朗色彩	红、深蓝、绿色组（三大政党）不宜用于包装
挪威		黑色	秘 鲁		紫色平时禁用，只在十月份举行宗教仪式时用
瑞 士	红、黄、蓝、橙、绿、紫、红白相间色组，浓淡相间色组	黄色（死亡）	东方民族日本新、马地区	红 色	
伊斯兰教地区	绿色		港澳地区	红、绿	群青、蓝、白
巴基斯坦	翠绿色、鲜明色		美国、加拿大、芬兰	无特殊喜爱与禁忌	
突尼斯、土耳其	绿、白、绯红				

一些国家和地区对图案的喜爱与忌用

喜、忌 国家、地区	喜爱的图案	忌用的图案	喜、忌 国家、地区	喜爱的图案	忌用的图案
伊斯兰教地区		猪和类似猪的熊猫等象	伊朗	狮 子	猫头鹰（死亡的象征）
英 国			瑞士		红三角（有毒的象征）
东南亚	象	狗（不洁之物）	捷克		绿三角（免费样）
北非、利比亚		菊 花	土耳其		
意大利			港澳、新马地区	喜欢把当年的农历年属的动物形象使用在商品造型和包装装潢上	
新加坡	双喜（喜喜）字组成图案	荷 花	和 日 本		
日本	鸭子	核 桃			
法 国					

(三) 包装标志

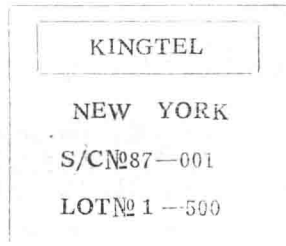
包装标志是针对商品的外包装而言的,是指在包装外部书写、压印、刷制的图形、文字和数字。根据包装标志的不同用途,可分为运输标志和指示性、警告性标志两种。

1. 运输标志 (Shipping MarR)

运输标志主要是为了在装卸、运输、保管过程中,使有关部门便于识别货物,防止错发错运。运输标志通常称为“唛头”或“墨头”(MaiR)。

比较准确而简明的运输标志一般由下列几部分组成:

- (1) 收货人(或发货人)的代号或辅以几何图形;
- (2) 合同号;
- (3) 目的地(中转的货物,必要时可加上中转站的地名、港口);
- (4) 件号(顺序号和总件数);
- (5) 制造国。



采用标准的运输标志,不仅可以方便运输,便于核对单证和货物,便于收货人收货,同时还可以简化单证制作,节省刷制费用,节约复核单证的时间,包装标志是某些装运单证上不可缺少的项目内容。要做好出口商品包装标志工作,除了了解标准的运输标志外,还要做好一些特殊情况下的包装标志。例如,我国运往非洲内陆国家的货物一般在达雷斯萨拉姆转港,但这里的搬运工人不识字,那么我们就在唛头上用颜色来表示货物的去向,如果没有这些标志,那么每吨货物要加收32元2角的坦桑尼亚先令的分票费,这些费用要由我方支付。

下面列一些运往国家的唛头标志的颜色:

坦桑尼亚 红色;扎尼尔 兰色;赞比亚 绿色;卢旺达 黄色;布隆迪 黑色。

2. 指示性、警告性标志 (Indicative and Warning MarR)

指示性标志是根据商品的特性,对一些容易破碎、残损、变质的商品,用醒目的图形和简单的文字提醒有关人员在装卸搬运和存储时应注意的事项。

例如:小心轻放 (handle With Care)、防湿 (Keep Dry)、向上 (This side up) 等。

警告性标志是指对一些易燃、易爆品、有毒品、腐蚀性、放射性物品等危险品在其运输包装上清楚而明显地刷制的标志,以示警告,又称危险品标志。它一般由简单的几何图形、文字说明和特定的图案组成。

在制作危险品标志时,应参照我国和国际上有关的规定。在我国出口危险品时,应同时对刷制我国和国际海运所规定的两套危险品标志。我国颁布有《包装储运指示标志》和《危险物品包装标志》,联合国政府海事协商组织对危险货物规定有《国际海运危险品标志》。

3. 中性包装和定牌

中性包装是指商品的包装上(包括商品本身)没有标明原产地名和生产厂名。中性包装有二种:一种是无牌中性包装,一种是定牌中性包装。前者是指包装标志中既无原有商标,又无原生产国别,后者是指包装上有买方指定的商标或牌号,但不注明生产国别。

定牌是指在商品包装上卖方采用买方指定的式样制做商标或牌号。

中性包装是国际贸易中的一种习惯性做法,是推销商品的一种手段,其目的主要是为了打破进口国家和地区实行的关税壁垒、配额限制和其它一些限制进口的歧视性措施。

4. 包装条款 (Packing Clause)

合同中的包装条款也称为包装条件,它主要规定商品包装的方式、材料、费用的负担和运输标志。按照国际贸易习惯和某些资本主义国家的法律规定,包装条件是主要的交易条件之一,是货物说明的组成部分。如果货物的包装与合同的规定或行业惯例有重大不符时,买方有权索赔损失,甚至拒收货

物。

对商品包装方式和包装材料的规定,一般是根据商品的性能、特点及采用的运输方式而定的。通常使用的包装方式和材料有纸箱装、木箱装、麻袋装、五层牛皮纸袋装、塑麻交织袋装、铁桶装等等。在规定包装方式时,往往还订明每件货物的重量或数量。例如,“单层麻袋装,每袋净重80公斤”、“纸箱装,每箱六块,每块五磅”。

包装费用一般都包括在货价之内,不另计价。但如买方提出特殊包装要求时,卖方也可另计包装费用。

按照国际贸易习惯,运输标志可以由卖方决定,也可以由买方提供。如果由卖方决定,可不订入合同中,或只订明“卖方标志”,由卖方设计后通知买方;如由买方提供,一般要规定买方提供的时间,如超过此时间,卖方可自行决定。

在对外签订进出口合同时,我们应该重视包装条款的规定,通常要注意下述几个问题:

(1) 条款的内容一般应根据商品的不同性质做出具体明确规定。一般商品的包装和贵重商品或易碎商品的包装应当要求不同,不宜只笼统订为“适合海运包装”(Sea-worthy packing)、“习惯包装”(Customary Packing)等术语。这些术语,由于其含义不够明确,双方容易引起争议。只有对少数出口商品,由于我国尚无标准出口包装,即便于对包装的不断改进,而又不致受条款的约束,因此才可考虑订得概括一些。

(2) 规定出口商品包装条款时,应考虑进口国家(或地区)对包装的有关法令规定。例如,日本、加拿大、毛里求斯以及欧美各国,都禁用稻草、干草和报纸屑作为包装衬垫物。埃及禁用原棉、葡萄树枝、旧材料或易于滋生害虫、寄生虫的植物材料作为包装衬垫物等。有些国家对每件商品的包装重量还作了规定,如叙利亚规定油脂产品每件净重不得超过10公斤,智利规定粮食每袋不得超过80公斤。还有不少国家对不同商品的每件包装重量,订有不同的税率等。

(3) 国外商人要求我出口商品使用特制包装时,如我生产无困难,可以接受。但要订明,因此而支付的包装费用,应由买方负担。如买方提供包装或包装材料时,应在合同中具体订明买方送交包装或包装材料的时间,以及因买方未按时提交而影响交货,双方各应承担的责任。

(四) 出口商品的商标

在世界各国的法律当中,商标的定义并不完全一样,但在绝大部分国家,其实质是一样的。一般认为,商标是商品生产者和销售者用来区别其商品的标志。世界知识产权组织在其出版物中对商标所下的定义是:“商标是用来区别某一工业或商业企业或这种企业集团的商品的标志(如同‘服务标记’是用来区别服务一样)。”

商标与人们的日常生活联系紧密。消费者出于对某种商品的爱好或某家企业的信任,而乐意购买某种商品,其主要识别手段就是商标。这个意义上讲,商标又是商品质量和商品来源的标志,在很大程度上,最后把商品销售给消费者的是商标。

在国家间的贸易往来中,商品的商标既是代表商品一定质量的标志,又往往是出口人使其商品在国外市场树立信誉的手段。

就拿我国出口商品的商标来讲,它在国际贸易中有着十分重要的作用。

第一,出口商品的商标便于我们区分同一类生产单位生产的同种产品,有利于对各个生产单位的质量进行监督和鉴定,促进其改善管理,提高质量、保证经济结算。

第二,在国际市场上,出口商品的商标便于国外消费者的识别和选购,特别是在超级市场日益增多的情况下,商标和文字说明能起到无声推销员作用。对于在市场上有声誉的商标,交易时可以作为商品品质的代表,采取“凭商标牌号”方式成交,有利于交易的顺利进行。

第三,国际市场上,消费者对商品的商标和装潢比较重视,我们出口商品的商标在设计上要做到“高度概括、体裁简练、主题鲜明、形式生动”,这样就可以吸引消费者,提高出口商品竞争力,扩大销路。

商标的设计工作与出口商品的销售有着十分重要的关系,商标的设计质量好坏直接关系到出口商品在国际市场上的销路。

设计出口商品的商标,首先要尽一切可能的调查途径,了解自己的商标是否与国外别的商标发生冲突,避免在相同或相类似的商品上设计与别人有雷同的商标,以免使用后发生冲突。再者,要弄清楚什么东西不能用来作商标。例如国家的标志国徽、国旗等是不能用来作商标的;如果以“Senussi”(穆斯林的一个教派名称)作商标用在香烟上时,就构成了商标的诽谤性,因为这个教派是禁止吸烟的,也就是说带诽谤性的东西也不能做商标。另外,在设计商标时还要考虑到简单醒目、显著、消费者心理、防止有不好的含义等方面的因素。

商标是一种工业财产权，各国为了保护财产人的利益，都制订了有关商标的专门法律，并设立了专门机构主管商标注册事宜。绝大多数的国家法律规定商标使用人必须将商标向政府主管部门登记注册，才能在一段时期内取得该项商标的专用权，受到有关国家法律的保护。如果在市场上发现冒牌货，被仿冒的商标的所有人有权向法院或商标主管机关提出申诉，请求依法对仿造者进行惩处。

我们出口商品在对外办理商标注册时，应该注意以下问题：

1、要了解注册国关于商标注册的法律规定。

各国对于商标注册的法律和规定各不相同，我国出口商品在国外办理注册工作时，除了要了解各国的商标注册制度外，还要对各国的有关其它法律有所了解。例如，在申请注册商标的待遇方面，有的国家规定可以自由申请登记，有的国家采取互惠制等等。再如在商标所有权的国际保护方面，有的国家参加按照一八八三年《保护工业产权巴黎公约》而建立的“保护工业产权联盟”，有的国家参加按照一八九一年《商标国际注册的马德里协定》而成立的限制性同盟，所以在注册时我们对于这些国际公约要有所了解。

2、注册后注意商标的使用情况。

当我们的商标在国外注册后，要注意是否有人假冒或影射我商标的情况。还要注意在注册国有无别人申请注册与我们的商标相同或类似的商标，如果有，我们要援用注册国的法律及时地加以解决。注册有效期满之前，还要办理续展手续；如果我们原来注册商标的公司已改名称或商品分工有改变，也要及时办理更改或过户手续。

3、加强对商标商品的管理。

如果我们出口的商品在国际上已建立起了良好的信誉，成为名牌产品，我们更应该按原商标规定的质量标准进行生产，以维护商品的品质和声誉。同时，要加强验收制度，凡是没达到规定的产品一律不许出口。

另外，为了保持我们的出口商品的竞争性，同类产品不宜过多出口，各地出口的同类产品，也可以共用一个商标。

二、国际贸易中的装运

在国际贸易业务中，卖方交付货物和买方支付货款是一个对流条件，当买卖合同签订以后，买卖双方的权力和义务也通过法律形式固定下来。作为出口人或称卖方而言，按合同规定的时间、地点和方式将货物运交买方或买方代理人或指定的承运工具就成了所需承担的首要任务。

但是国际贸易作为一种国与国之间的商品流通，又有着自身的许多特点。买卖双方往往是远隔重洋，货物要经过长途跋涉才能到达目的地，运输的工具也可能要转换，这样，卖方往往不是将货物直接交至买方手中。

国际贸易中的交货一般有两种情况：第一种情况是卖方在约定的时间和地点，将货物实际交给买方或买方代理人，这种方式通常称为实际交货（Physical Deliverg, Actual, Delivery），采用内陆交货和目的地交货类价格术语时都是这种方式，这时交货和装运的内涵可能会不一样。第二种情况是在采用F.O.B. C.N.F. 和C.I.F. 价格术语时，卖方只要按照合同规定的时间、地点和方式将货物在装运港交给运输人，取得提单，然后将提单和其他货运单据交给买方，即作为交货。这种凭单据交货一般又称为象征性交货（Symbolic Delivery）

在我们国际贸易的实务中，经常用到的和遇到的是采用F.O.B.C. & F 和 CIF等价格术语进行交货，这时的装运和交货概念是一致的。交货的所有环节也就是装运的一切环节，所以做好出口商品的装运工作有着十分重大的意义，其具体要求主要是货物必须符合合同的品质、数量和包装；必须按合同规定的运输方式、运输时间、交货地点交付货物；必须提供按合同规定的运输单据等。卖方根据合同规定履行交货，是履约的一项很重要的义务。卖方如交付不符合合同规定的货物，或不按合同规定的时间交货、甚至拒交货物，除非买卖双方在公司订定后另有约定，否则，卖方必须承担违约的法律责任，所以通常把装运条件作为交易的主要条件之一。

在进出口业务中，就我们出口方来说，“重合同、守信用”，按时、按质、按量对外履约交货是我们的一贯原则，这一工作的质量好坏，不仅关系到我国商品的出口，而且直接影响到国家的信誉。对于我方为进口买方时，督促客商按合同规定交货也是十分重要的一项工作。

〈一〉运输方式

通过国际贸易合同确定的买卖货物，必须通过运输来实现交接，运输是买卖双方交接货物间的无形桥梁。随着科学技术的进步，国际贸易中的运输方式发生了很大的变化，我们要根据进出口商品的

特点,运量的大小,自然条件、装卸港的具体情况以及国际政治局势的变化等因素,认真细致地选择合理的运输方式,以保证“安全、迅速、准确、节省”地完成外贸货物的运输任务。

国际贸易的运输方式一般有海洋运输、铁路运输、航空运输、邮政运输、联合运输等多种,下面我们就这些运输方式作一些介绍。

1. 海洋运输

对外贸易货物的海洋运输,是利用货运船在国内同国外港口之间通过一定的航线和航区进行货物的运送。海洋运输有着许多方面的优点,例如它可以承担的运输量大,运费低廉,不受道路和轨道的限制,通过能力大等等。正因为它有着别的运输方式所不能取代的特点,所以在世界的贸易运输量中占有极大的比例(约占总量的 $\frac{2}{3}$)。我国海岸线漫长,有着众多的天然良港,因而海洋运输在我国对外贸易货物运输中起着重要的作用,我国进出口货运量中通过海洋运输的约占80%以上。

海洋货物运输,按照船舶的经营方式来分,有班轮运输和租船运输两种。

〈1〉对外贸易货物的班轮运输

①班轮(liner)是指有固定航线、沿途停靠若干固定港口、按照预先规定的时间表航行的船舶。

班轮运输的主要特点是:对于所停靠的港口,一般不论货物数量多少,都可以接受装运;运费按照班轮公司规定的固定费率收取;货物在装卸港口的装卸费用由船公司负责;船公司的责任是以船公司或其代理人在货物装船后所签发的提单为依据。由此可见,利用班轮装运货物,在装运时间、数量以及卸货地点等方面都十分灵活,对于成交数量少、批次多、交接港口分散的货物比较适宜。例如我国出口商品中的纺织品、食品、工艺品等杂货类以及某些价格昂贵的商品,通常以班轮运输为宜。为了便于货主掌握船舶抵达和驶离各挂靠港口的日期,及时安排货物和办理订舱,班轮公司一般都将船期表(Sailing Schedule)在报刊上公布,或印成固定格式分送给货主。

②班轮运输的运费

班轮运输的运费是个比较复杂的问题。运费是托运人由于货物运输向承运人交付的报酬,也就是货物从装运港码头装至船内,然后运抵目的港,卸到码头上的全部费用。其中主要包括装货费、平舱费、垫舱物料费、绞车费(起重费)、开关舱费和卸货费以及各种附加费用,在国际航运中,班轮的运费是按照班轮运价表(liner's Freight Tariff)的规定收取的。班轮运价表主要有三种类型:运输公司自制运价表、船方和货主双方制订的双边运价表以及航运公会运价表。这三种运价表中的运价(收费标准和收费项目),互有差异,但差别不大。一般来说比租船运费水平为高。但班轮运费在一定时期内是相对稳定的。资本主义国家各班轮公司为了竞争兜揽生意,常在其公布的运价表基础上给货主以秘密“回扣”,变相降低运价。特别是在班轮公会所控制的航线上采用统一的运价表时,更是如此。

运费一般由负责租船订舱的一方承担和支付。以C. N. F和C. I. F价格术语出口成交时,通常是卖方托运货物时付清运费,船方在提单上注明“运费已付”(Freight Prepaid)字样。若按F. O. B方式出口,运费一般由国外买方在目的港交付,船方则在提单上注明“运费到付”(Freight Collect)字样。

班轮运费计收的标准主要有以下几种:

按货物的毛重计收,即按重量吨(Weightton):一公吨、一长吨或一短吨作为计算运费的单位。在运价表上标注为“W”(Weight 重量)

按货物体积计收,即按尺码吨计算,一般以一立方米或40立方英尺(合1.1328立方米)为计算单位。少数船公司还有以50立方英尺为一尺码吨的。在运价表上用“M”(Measurement)标注。

按货物价格计算,即按装运地F. O. B货价收费百分之几,一般不超过5%。俗称从价运费。这种运费计收方式一般适用于高价商品。但是按从价计收运费的货物发生货损时,船方并不照价赔偿。只有当货方另外加付货价的百分之几(通常为1%)时,船方才承担超过提单限额的赔偿责任。按从价计收运费时,在运价表上标注“A. V.”或“Ad. Val.”,(Ad Valorem)

按货物的个数计收,如装运卡车按辆,装运牲畜按头收取运费。

由船方和货主临时议定。这种计价方式适用于大宗货物的运输。运价表上只列“议价货”品名。

另外,运价表中还有下列表述字样:“W/M”、“W/M or A. V.”、“W/M plus A. V.”。前二种字样表示船方按照重量吨、或尺码吨或从价三者中收费高的一种计收;后者表示船方除按重量吨或尺码吨较高者计收运费外,再加收一定百分比的从价运费。

班轮运费率的构成比较复杂,一般随商品、航线、目的港的不同而不一样。但通常可区分为基本运费率和附加运费率两部分。

基本运费率是指货物运往班轮航线的基本港口(船方一般把班轮固定挂靠港称为基本港,但也有变动)所收取的费用,即各商品运费在运价表中的标价,运往基本港的货物,不论是直航还是转船

(指基本港间)都不收附加费。运往非基本港口的货物则往往加收直航附加费率与转船附加费率。

附加费是船方为了补偿在运输途中因船舶、货物、港口或其它原因所增加的开支而加收的费用。附加费率是根据不同情况加收的,由于货物不同,加收的附加费也不同。另外,还有因港口拥挤延误船舶装卸,加收拥挤费;因支付运费货币贬值加收运费贬值附加费;因燃油涨价加收燃油附加费等。附加费名目繁多,在货价中所占比重很大,值得很好地考虑。

目前,我国计算班轮运价的依据有三种类型的运价表:自订运价表、双边运价表和国际班轮市场运价表。自订运价表是由中国对外贸易运输公司与中国远洋运输公司协商拟定经交通部颁布的《中国远洋货运价表》(第五号),又称《中远表》;由中国租船公司制定的《中国租船公司第一号运价表》,又称《中租表》。双边运价表是由我国对外贸易运输公司同外国班轮公司议订的运价表。国际班轮市场运价表指资本主义班轮公会公布的运价表。我国国轮、租轮承运我进出口货物时,一般均使用《中远表》。侨资班轮承运时,大多数按《中租表》计收,少数班轮则使用班轮公会运价表。我国的自订运价和双边运价均比国际班轮市场运价低。因此,在计算出口商品报价时,一般应参照国际班轮市场运价水平。

③ 在使用班轮运输时,我们尚须注意以下问题:

A、由于班轮运费计收标准不一,如属按体积计算运费的商品,特别是一些轻泡货应当改进包装,缩小体积,力求节省运费。

B、在对外报价时,应慎重考虑运费因素,仔细核算运费,特别是对可能加收的各种附加费要认真研究。

C、我国出口货物由我方租船托运时,应争取在基本港口卸货,以节省直航或转船附加运费。

D、要熟悉各类班轮运价表,选择填写收费较低的适当商品名称。不要把不同商品填为一个项目,这样,船方就按收费最高的商品计收运费。

E、在托运费重货物时,应将货价通知外运公司,以便考虑是否加付1%的附加运费,使船公司承担超过提单限额的赔偿责任。

F、若托运样品,一般不要超过一定重量或体积。通常,样品重量在50公斤或0.02立方米以内是免费的,否则就会多付运费。

④班轮运费的计算步骤一般是先从有关运价中查出口货物的等级和计算标准,再查有关航线的基本费率,然后查各种附加费,即得出单位运费,乘以该商品的总运费吨即为应付运费。

<2>对外贸易货物的租船运输

租船运输一般是指租船人向船主租赁整条船进行运输货物。租船运输一般分为定程租船和定期租船两种。另外还有一种“空船租赁”,用得很少。

租船运输方式适用于成交数量大、交货期集中,或对方港口无直达轮停靠的场合。在目前国际贸易中,除了小额成交的货物或零批杂货大多使用班轮运输外,大宗交易的货物如粮谷、矿砂、石油、煤炭、木材、砂糖、化肥、磷灰石等等,一般都采用租船运输方式。

①程租船(Voyage Charter)是按航程租赁船舶的一种方式。在这种租船方式下,租船人按照协议及时提交货物和交付运费,船舶所有人按照协议将船舶的全部或部分租给租船人,负责将货物自某一港口或若干港口装运至指定的目的港或某一地区的若干目的港口,并承担船舶的经营管理及船舶在航程中的一切开支。

按照航次的多寡,定程租船又可分为单航次租船、来回航次租船、连续单航次租船、连续来回航次租船等多种方式。

②定期租船(Time Charter)简称期租船,是指按一定期限租赁船舶的方式。定期租船的租期从数月到数年不等。在租赁期间,船舶交租船人掌握、调度和使用。定期租船的租费是按月(30天或日历月)以每一夏季载重吨为计算单位。租金一经议定,在租赁期间,不论租船市场租价涨落情况如何,都固定不变。船方负担船员薪金、伙食费等,并负责保持船舶在租赁期间的适航状态(Seaworthy)以及因此而产生的费用和船舶保险费用。所谓“适航状态”主要指使船舶能够正常运转,具有航海安全能力,能够适合接受和保管货物,后面我们还要讨论。

期租船对租船方有着许多好处,租方可以灵活调度,方便使用。只要在合同规定的航行区域内,可指示船舶行驶任何航线,停靠任何可以安全驶入的港口。利用期租船,对有计划地完成出口货运起到一定的作用。它能够保证大宗货物和特种货物以及紧急货物的运输。

③租船合同

租船合同是出租人(船主)与承租人(租船人)自愿订立的租赁船舶的协议文件。其中规定了出租船舶与使用船舶运输货物时,双方各自的权力和义务。由于租船方式不同,分为定程租船和定期租船

合同。

目前国际上采用的标准租船合同格式种类很多,应用较广的在定程租船方面有“标准杂货租船合同”(Urviform General Charter, 简称 GENCON, 我国习惯称为“金康”);在定期租船方面有“标准定期合同”(Uniform Time Charter, 简称 BAL TIME)等。一九七六年中国租船公司也制订了“定期租船合同标准格式”(简称 ZHONGSUTIME 1976)在我国对外租船时使用。

A、在程租船条件下,由于货物从起运港至目的港的运输工作是由船方负责的,而在期租船条件下这些工作由租船人自己负责的,因而从进出口贸易合同的关系上看,程租船公司与进出口贸易合同有着更为直接、紧密的联系。

为了正确规定进出口合同的装运条款,使进出口合同与租船合同的内容相互一致,以利于装运工作的顺利完成,我们必须对一般租船合同的有关概念有一个较深刻的理解。

a. 船期:即船舶到达装货港的“受载日期”(lagdgs)。程租船合同中一般规定为连续期限若干天。在此期限内,船舶必须驶达装运港并办好装货前的一切准备手续和必要装货条件。否则,租船人有权取消合同,如果船舶早于船期到达装运港,租船人有权选择是否提前装货。

b. 装运港、目的港和任意港:装运港 (Port of Shipment) 又称装货港 (loading Port), 是货物起始装运的地点。目的港 (Port of Destination) 又称卸货港 (Unloading Port), 是指买卖合同中规定的最后卸货港口。一般说来,装运港是由卖方根据便利货物的装运而提出,经买方同意确定的;目的港是由买方根据使用或销售货物的需要提出,经卖方同意后确定的。在买卖合同当中对装、卸港的规定办法一般有以下三种:只确定某个港口为装运港和某个港口为卸货港;规定两个或两个以上的港口为装运港或卸货港;笼统规定某一航区为装运港或目的港,例“中国港口”(China Port)、“欧洲主要港口”(Europe Main Port)等等。任意港又称选择港 (optioal Port), 是指合同中规定在二个或二个以上港口或某航区的港口中,允许买方在一定时期后再确定某个港口为目的地港。买方确定最后目的地港一般应在开信用证时确定,或至迟在载货船舶抵达第一个“选择港”前若干小时(一般为43小时)宣布最后目的地港。在合同条款中,我们一般要规定所选港要增加运费、附加费时,由买方承担;所选港口必须在同一航线内,不应跨航线选择港口,选择港口的数目一般不超过三个。运费一般按选卸港中最高费率及附加费计算。

我们在确定进出口货物的国外装运港和目的港时,尚须注意:

(a) 要根据我国对外政策的规定来选择港口,不应规定我国政策不允许往来的港口为装卸港。

(b) 对装卸港的规定应力求具体明确。一般情况下,出口不能笼统地订为“欧洲主要港口”、“非洲主要港口”等,进口不能订为“F.O.B. ××地区港口”、“××港口发货人选择”。因为,欧洲或非洲港口很多,哪些港口是主要港口,并无统一解释,各港距离远近不同,装卸条件不一,运费相差很多,极易发生纠纷;如我进口派船接货时,发货人宣布一个不适合的港口,就会造成派船困难或发生损失。

(c) 必须注意国外装卸港口的具体运输和装卸条件,例如:有无直达班轮、港口装卸设备、码头泊位的深度、冰冻期和港口的规章制度以及运费、附加费的水平等。

(d) 不能接受内陆城市为装卸港。如果接受这种条件,我们就要承担从沿海港口到内陆城市这段路程的运费和风险。对内陆国家的贸易,一般应规定靠近该国最近的、我们能安排船舶的港口为交货港。

(e) 对一般小批零星杂货的出口,一般不能接受指定码头或泊位装卸货物的条款。对于大宗出口交易,也应特别慎重考虑,事先向买方了解清有关码头的吃水、长度、设备能力、费用水平、装卸速度等情况。因为当指定码头或泊位不能靠泊时,往往要支付一些额外费用和开支。如因业务需要必须接受这种条款时,可在条款中加列下述内容:“载货船舶到达目的地港时,如指定码头无泊位或吃水限制,则卖方及(或)承运人有权命令该船前往任何其他码头卸货,除非买方坚持在指定码头卸货,在这种情况下,一切滞期费、驳船费和任何其他费用均由收货人负担。”

(f) 为防止发生差错,应注意国外港口有无重名。如有重名港,在买卖合同中要注明装卸港所在国家或地区的名称。例如,世界上维多利亚 (Victoria) 港就达十二个之多。

对于确定国内装卸港口时应当注意的问题是:

(g) 在我国出口业务中,对装运港的规定,主要应考虑货源比较接近的港口,以方便运输和节省费用。对统一对外成交而分口岸交货的某些商品,由于在成交时还不能最后确定下装运港,也可规定为“中国口岸”,或两个以上具体港口为装运港。这样规定,比较灵活主动。

(h) 在我国进口业务中,对国内卸货港的规定,一般要选择接近用货单位或消费地区的港口为

合适。但是,为了避免港口到船集中产生堵塞现象,卸货港也可规定为“中国口岸”。

c、货物的种类、包装和数量:对装运货物的种类和包装,一般都作明确的规定。有时可规定租船人有权以其他货物替换原定货物,租船人的这种权利,称为货物选择权 (Optional Right For Cargo) 对装运货物的数量,通常规定有一定幅度的伸缩性,在伸缩范围内,船方有权根据装船时船舶的具体情况调整并确定货物的装运量。有的合同明确规定最多装运量和最少装运量,有的则在规定具体数量的同时,规定可以多装或少装的百分比。如果租船人未按约定的最低数量提供货物,船方有权向租船人要求支付空舱费 (Dead Freight), 反之,如果船舶不能装卸约定的最低货运量,租船人有权向船主要求赔偿损失。

d、装卸条件:根据装卸费用由谁负担,程租船一般可以分为四种装卸条件:船方不负担装卸费用 (Free In and Out, 缩写 F.I.O.); 船方不负担费用 (Free In, 缩写 F.I.), 船方不负担货卸费用 (Free Out, 缩写 F.O.); 船方负担装货费用 (Cross Terms 或 Liner Terms 或卸 Berth Terms)。目前我国所应用的程租船合同中大多采用 F. I. O. 条件。

e 运费的计算、支付的时间与地点:运费有三种计算方法:一种是按装货的吨数计算,一种是按卸货的吨数计算,还有一种是包干运费,即按包价计算。运费的支付和地点主要涉及到是预付还是到付,以及预付与到付之间的比例问题。船方为了保险起见,对货物具有货物置留权 (lien)。就是说,在收货人没有全部付清运费以前,船方有权拒绝交货。

f、装卸期限及延滞费和速遣费:装卸期限的规定一般有三种方法。一是规定装卸货物的定额标准,即每轮或每个舱口每一工作日装卸若干吨;二是规定固定的装卸天数,即不规定装卸率,只规定装卸的总天数;另外还有一种是按港口习惯快速装卸 (Customary Quick Despatch, 缩写 C. Q. D.) 即对装卸率和装卸天数不作具体规定,而是以港口的习惯装卸方法和速度尽快装卸,这种方法因为规定的内容很笼统,所以一般我们很少采用。

在程租合同中我们还必须明确装卸期限的计算方法,也就是要区分哪些是工作日,哪些不是工作日。

(a) 按日 (Days) 或连续日 (Runing or Consecutive Days) 计算:即期限一开始,不论风雪日、星期日或例假日等实际不能装卸的日子,均全部计算在期限内。这种方法对货方是很不利的,所以仅适用于石油、矿砂等用油管或传送带进行装卸作业的不受昼夜和风雨影响的货物。

(d) 按工作日 (Working Days) 计算:工作日是指港口可以进行装卸工作的日子,不包括星期日和法定节假日,这种正常的工作日时间是按照港口的习惯办理的。

(c) 按晴天工作日 (Weather Workiy Days) 计算:即除了星期天和法定例假日不算作工作日以外,由于天气恶劣不能进行装卸的工作日也不计入装卸时间内。但有时为了更加明确起见,也可注明“星期日、例假日除外”,以表示即使在这些时间里进行装卸也不计入期限内,或者规定“星期日、例假日未进行装卸者可不计,如进行装卸时仍按装卸日计”。在我国的租船合同中所规定的装卸时间,一般都采用按晴天工作日计算的办法。

装卸时间的起始,各国有着不同的规定。有以船抵港时就开始起算,有的则是从船到码头后开始起算,还有的规定只有装卸作业开始才起算。但按一般的航运习惯,船舶到达装卸港后,船长应向发货人或收货人发出装卸准备就绪通知书 (No—tice of Readiness)。例如上午十二点前收到通知,从下午一点起算;如下午上班后收到通知,则从次日上午八点开始起算。

滞期费 (Demurrge) 是指采用程租船运输时,如果租方在规定的装卸时间内未能完成货物的装卸工作,延误了船期,根据合同有关条款的规定,应向船方支付一定的罚款,称为滞期费。相反,如果租方提前完成装卸工作,使船舶得以加速周转,则可以向船方领取一笔奖金,称为速遣费 (Despatch)。滞期费相当于船舶因滞期而发生的损失和费用,速遣费为滞期费的一半,通常称为 “Despatch Half Demurrage”。油轮是不计算速遣费的。

滞期费和速遣费的计算依据主要是被签接的装卸准备就绪通知书和双方签认的在港装卸时间事实记录。前份文件是当程租船抵达装卸港时,由船长向租船人或其代理人递交的装卸准备就绪书面通知书,说明该轮已抵达港口或泊位并已做好装卸准备。通知书在租约规定的办公时间内经租船人或其代理人签接后,若干小时后开始起算装卸时间。在我国港口还要求必须办妥进口联合检查手续后才可以。后一文件一般是租船人的代理人根据船舶在港的实际作业情况。如装货、卸货、等工、等货、下雨停工等编制的装卸时间事实记录。当装卸完成后经船方和租方确认签字。

滞期与速遣的时间一般有两种方法计算:一是节省全部时间 (All time Saved), 即节省的时间中包括星期天、假日或坏天气日;二是节省全部工作时间 (All Working time Saved), 即节省的时间中不包括星期日、假日和坏天气。这样当船进入滞期后,滞期日数计算有两种方法:一是按照

“滞期的连续计算”处理。即滞期日数内包括星期天、假日和坏天气日，通常称为“一旦滞期始终滞期”(Once on demurrage, always on demurrage)；另一种是按照“滞期的非连续计算”，即进入滞期前按规定应计算为装卸时间的日子，在进入滞期日后则应计算为滞期日，滞期后的星期日、假日和坏天气日则要扣除。目前，国际航运中，大多是滞期按连续计算，速遣按节省全部工作时间计算。

2. 铁路、航空和邮政运输

<1>铁路运输

铁路运输是指利用铁路进行进出口货物运输的一种方式。

铁路运输在我国对外贸易货物运输中占有很重要的地位。进口货物采用海运方式在港口卸货后，一般仍需经过铁路将其运往内地用户手中，同样采用海运出口的货物一般也需经过铁路运至装运港口，同时铁路运输进出口作为一种独立的方式，其数量也占有海、陆运量的五分之一。

铁路运输有许多优点：一般不受气候的影响，可保证全年正常运输；速度快、运量大，有高度连续性；货运过程当中遭受的风险较小等等。

目前，国际贸易中利用铁路运输主要采用两种方式：国际铁路联运和国内铁路运输。

①国际铁路联运是指两个以上国家协议、按照有关规定，利用各自的铁路联合完成一票货物的全程运输任务。国际铁路联运对于简化货运手续、加速货物周转和降低运输费用都是有利的。国际铁路联运的主要运输单据是运单和运单副本，它是铁路和货主之间缔结的运输契约。

我国从1954年1月起加入了由中国、朝鲜、罗马尼亚、苏联等十二个国家签订的《国际铁路货物联运协定》(简称《国际货协》)。在欧洲，由南斯拉夫、土耳其、希腊、奥地利等国签订了《国际铁路货物运送公约》(简称《国际货约》)。

以《国际货协》为例，它规定参加国的进出口货物，从发货国家的始发站到收货国家的终到站，不论途经多少国家，只要在始发站办妥托运手续，有关国家的铁路即根据一张运送单据，负责将货物运至终到站的收货人手中。运输全程的一切事物，包括交接、换装等手续，全部由有关铁路负责办理。当发货人提交全部货物并付清应付的所有费用后，铁路方面在运单和运单副本上加盖始发站日期戳记，证明货物已经承运，运输契约即告成立。运单正本随同货物从始发站到终到站逐段转送，最后将它交给收货人提货。提货时，铁路按运单记载内容向收货人核收应收费用后，向收货人点交货物。运单既是承运货物的凭证，也是铁路向收货人核收运杂费用和点交货物的依据。运单副本由铁路加盖戳记证明货物的承运和承运日期后，发还发货人，发货人凭此向银行办理结汇。如果《国际货协》参加国的进出口货物，向未参加《国际货协》国家运送时，通常是用《国际货协》票据，办理至参加《国际货协》的最后一个过境路的出口国过境站，由该站站长或货物收转人办理转发送至终到站。

②国内铁路运输是指在一国范围内进行进出口货物的运输。货运是按国内铁路货物运输规章办理的。

我国内地省自治区由铁路运往港澳的出口货物或从港澳通过铁路运进的货物，也属于国内铁路运输。但与一般的通过铁路向港口集中或从港口转运内地的进出口货物不完全一样。其做法是发货人按照《国内铁路货物运输规程》的规定，把货物从始发站托运到深圳北站，交给设在该站的外货机构接货。外贸机构在不卸车情况下向我铁路租用车辆，然后再由香港代办外贸收发货机构向港英铁路当局办理托运手续并支付运费。

③铁路运费按快车与慢车定价。货物又按类别定价。国内段一类报刊杂志费率最低；二类是宣传品(如电视机、收音机等)，费率比一类高一倍；三类是成品、食品、贵重品，费率最高，一般为56.20元公里/公斤。国外段的类别与国内段相反，一类费率最高，二类次之，三类最低。费率的计算单位通常采用“每公斤”、“每公里”与“元”。一般铁路运输的运费为国内运费(人民币元)和国外运费(外币美元)之和；采用集装箱运输时，总运费为国内运费、国外运费以及租箱费和卸车费之和。

<2>航空运输

航空运输是指利用飞机运送对外贸易货物。它是一种现代化的运输方式。

航空运输的主要优点是交货速度快、时间短、安全性能高、货物破碎率小，节省包装费、保险费 and 储藏费；航行便利，不受地面条件限制，可以四通八达运往世界各地，将货物送至收货人所在地或接近收货人的所在地。

航空运输一般适用于一些体轻价高、量少而急需的物品(例如精密机械、重要机器零部件、化学药品、电讯器材等)，以及某些有较高价值的易腐易烂和鲜活商品。