



全国普通高等院校物流管理与物流工程专业教学指导意见配套规划教材

国际物流 通关实务教程

专业方向选修课

于成学 主编 张欣 冯茹梅 副主编

中国物资出版社

全国普通高等院校物流管理与物流工程专业教学指导意见配套规划教材

国际物流通关实务教程

主 编 于成学

副主编 张 欣 冯茹梅

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际物流通关实务教程/于成学主编. —北京: 中国物资出版社, 2010. 3
(全国普通高等院校物流管理与物流工程专业教学指导意见配套规划教材)
ISBN 978-7-5047-3345-0

I. 国… II. 于… III. ①国际贸易—物流②进出口贸易—海关手续—中国
IV. F252 F752.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 024863 号

策划编辑 王宏琴
责任编辑 陈凤玲
责任印制 何崇杭
责任校对 孙会香 梁 凡

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

三河市西华印务有限公司印刷

开本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 19.75 字数: 480 千字

2010 年 3 月第 1 版 2010 年 3 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978-7-5047-3345-0/F·1317

印数: 0001—3000 册

定价: 35.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

前 言

国际物流通关已成为中国加入 WTO 后很多企业必须处理的一项重要事务。在日益国际化的今天,各国在中国的各种国际物流活动迅速增多。特别是进入 21 世纪以来,中国的许多工商企业希望跻身国际市场,以争取更多的发展机会,更凸显国际物流通关的重要性。因此,国际物流通关活动越来越受到政府和企业的的高度重视。在国内外市场的双重驱动下,国际物流通关既要考虑国内企业物流活动的国际化问题,又要考虑国际物流活动对中国的影响。在这样的大背景下,国内企业和大中专院校经济管理类学生掌握一套国际物流通关的理论和具体的操作方法显得更加重要,而为跨国公司或国际物流企业从事国际物流通关活动提供新的观念、原则和方法的国际物流通关实务教程,受到越来越多的跨国企业,特别是国际物流企业的高度重视,成为新兴工业化国家培养专业国际化人才的必备内容。

自改革开放以来,随着国外企业的大量进入及我国企业不断走出国门,国际物流活动内容越来越复杂,直接影响到国际物流通关的各个环节。以往的国际物流通关活动给我们提供了宝贵的财富,但远远不能满足现阶段的国际物流通关模式,中国的国际物流通关环节必须结合我国现阶段的具体国情与国际接轨。因此,介绍国际物流通关实务的最新理论和实践知识显得尤为重要,以引领中国企业国际物流通关活动不断发展。

本书在编写过程中,在对国际物流、国际贸易、运输、仓储相关理论介绍的基础上,吸取我国国际物流及国际贸易理论工作者的研究成果,结合我国对外贸易实践和跨国企业的国际物流通关活动的实际情况,系统地介绍了国际物流通关的理论与实践知识。

本书共分八章,前三章主要介绍与国际物流通关实务相关的国际物流与国际贸易、国际物流运输方式和国际物流仓储等知识。后五章主要介绍通关实务,即海关与进出口货物报关概述、报关与对外贸易管制、报关程序与申报、进出口商品归类和进出口货物报关单填制。各章都力求介绍最新的国际物流通关理论与实践,为国际物流的不断发展起到一定的指导作用。

此书的完成包含很多人的贡献、见解和劳动,在此向参加本书编写的张欣老师和冯茹梅老师表示感谢。同时,我特别要感谢大连海事大学的李向文老师,他为本书的基本架构和基本理论知识提供了非常好的见解和创造性想法。最后,我要把最真挚的谢意给予我的读者们,感谢你们的支持与激励。

国际物流通关实务的研究在我国还处于不断上升阶段,研究内容、研究方法有待进一步探索、完善和提高。由于本书编者时间和精力不足,再加上学识和经验有限,书中难免有疏漏和缺憾,不妥之处在所难免,敬请专家和读者批评指正。

于成学

2009 年 12 月

目 录

第一章 国际物流与国际贸易	(1)
第一节 国际贸易与国际物流的关系	(1)
第二节 国际贸易术语	(6)
第三节 货款的支付与商品检验	(18)
第四节 国际贸易单证及其流转程序	(35)
第二章 国际物流运输方式	(71)
第一节 海上班轮运输	(71)
第二节 国际航空运输	(88)
第三节 国际多式联运	(102)
第三章 国际物流仓储	(110)
第一节 国际物流货物仓储概述	(110)
第二节 保税区与保税仓库	(111)
第三节 国际物流仓储业务运作基本程序	(114)
第四章 海关与进出口货物报关概述	(120)
第一节 海关概述	(120)
第二节 报关概述	(130)
第五章 报关与对外贸易管制	(146)
第一节 对外贸易管制概述	(146)
第二节 我国货物、技术进出口许可证管理制度	(152)
第三节 其他贸易管制制度	(156)
第六章 报关程序与申报	(163)
第一节 报关程序概述	(163)
第二节 一般进出口货物报关	(173)
第三节 保税货物报关	(184)
第四节 特定减免税货物报关	(198)
第五节 暂准进出境货物报关	(203)
第六节 其他进出境货物报关	(210)
第七节 货物的转关运输	(219)
第七章 进出口商品归类	(224)
第一节 协调制度归类的总规则	(224)
第二节 我国海关进出口商品分类目录介绍	(229)
第三节 进出口商品归类的海关行政管理	(256)

第八章 进出口货物报关单填制	(262)
第一节 进出口货物报关单的概述	(262)
第二节 进出口货物报关单的主要内容	(264)
第三节 其他报关单(证)的填制	(295)
第四节 企业商品信息普通报关单录入规范	(299)
附录 A	(307)
附录 B	(308)
参考文献	(309)

第一章 国际物流与国际贸易



本章主要知识

- 国际贸易与国际物流的关系
- 国际贸易术语
- 货款的支付与商品检验
- 国际贸易单证及其流转程序



教学目标与要求

国际贸易与国际物流有着相辅相成的关系，要掌握二者的关系，了解国际贸易是国际物流产生和发展的前提，以及国际物流是影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素。应熟悉各种常用的国际贸易术语及其之间的换算。要掌握国际贸易中货款的支付方式及商品的检验机构、标准和证书。最后，应该熟悉各种国际贸易单证的缮制及流转程序。

第一节 国际贸易与国际物流的关系

一、国际贸易的概念与分类

（一）国际贸易的概念

国际贸易是指世界各国（地区）之间的商品以及服务和技术交换活动，包括出口和进口两个方面。从一个国家或地区的角度来看，这种交换活动被称为该国的对外贸易；从全球范围来看，这种交换活动被称为国际贸易或世界贸易，即世界各国对外贸易的总和。

国际贸易是一个历史范畴，是人类社会历史发展到一定阶段的产物。国际贸易的产生和发展都是以生产力的发展为基础的，并受到生产力的制约。同时，国际贸易的发展反过来又促进社会生产力的发展，加速整个社会物质财富的增长。随着生产力的发展，科学技术的进步和国际间经济联系的增强，在当代，国际贸易这一概念所包含的内容得到进一步扩大。以前，国际贸易实际上只包括实物商品的交换；而现在，还包括服务和技术等非实物商品的交换。所谓实物商品交换，是指原材料、半制成品及工业制成品的买卖；服务交换是指在运输、邮电、保险、金融、旅游等方面为外国人提供服务，或本

国工人、技术人员在国外劳动、服务，从而获得外国货币报酬；技术交换包括专利、商标使用权、专有技术使用权的转让以及技术咨询和信息等的提供与接受。

（二）国际贸易的分类

1. 按货物的移动方向划分，可划分为出口贸易、进口贸易、过境贸易

出口贸易指将本国生产和加工的货物因外销而运出国境，作为出口贸易或输出贸易。不属于外销的货物则不能称为出口贸易。例如，运出国境供驻外使领馆使用的货物、旅客个人使用带出国境的货物均不列入出口贸易。

进口贸易是指将外国生产和加工的货物外购后，运进国境内销，列入进口贸易或输入贸易。同样，不属于内销的货物则不能称为进口贸易。例如，外国使领馆运进自用的货物、旅客带入自用的货物均不列入进口贸易。

过境贸易是指从甲国经过丙国国境向乙国运送的货物，而货物所有权不属于丙国居民，对丙国来说，作为过境贸易。有些内陆国家同非邻国的贸易，其货物必须通过第三国国境。

2. 按统计边界划分，可分为总贸易和专门贸易

总贸易指对外贸易统计时，以国境为界，凡进入国境的商品一律列为进口，一定时期内的进口总额为总进口；凡离开国境的商品一律列为出口，一定时期内的出口总额为总出口。总进口与总出口之和为一国的总贸易。

专门贸易指对外贸易统计时，以关境为界，一定时期内，凡运入关境的商品列为进口，称专门进口；凡运出关境的商品列为出口，称专门出口。专门进口加上专门出口称为专门贸易。

3. 按商品形态划分，可分为有形贸易和无形贸易

有形贸易指有形商品的出口和进口，在通过一国海关时必须向海关申报，海关依据海关税则对出口或进口的商品征税，并列入海关的每日统计。

无形贸易指无形商品的输出与输入。例如，运输、保险、金融、旅游、租赁、技术等劳务的交换活动，在通过一国海关时不必申报，也不列入海关统计。各国通过统计局与有关部门做出统计，其统计数字不如商品贸易统计得那么精确。无形贸易的发展是随着有形贸易的发展而发展的，但随着第三产业的迅速发展，无形贸易的发展速度大大加快。

4. 按货物运送方式划分，可分为陆运贸易、海运贸易、空运贸易、多式联运贸易与邮购贸易

陆运贸易指通过陆上各种交通工具运输商品的行为。它经常发生在各大陆内部陆地相连的国家之间。

海运贸易指通过海上各种船舶运送货物的贸易行为。它是国际贸易最主要的运输方式。世界贸易中的货物有三分之二以上是通过海运运输的。

空运贸易指通过航空器具运送货物的行为。它适合鲜活食品、贵重物品和急需商品的运送。

多式联运贸易指海、陆、空各种运输方式结合运送货物的行为。国际物流“革命”促进了这种方式的贸易。

邮购贸易指通过邮政系统进行的贸易。它适宜于样品传递和数量不多的个人购买等。

5. 按交易对象划分,可分为直接贸易、间接贸易和转口贸易

直接贸易指货物生产国与货物消费国直接卖、买货物的行为。货物从生产国直接卖给消费国,对生产国而言是直接出口贸易,对消费国而言是直接进口贸易。

间接贸易指货物生产国与消费国之间经由第三国进行贸易的行为。对生产国来说是间接出口贸易,对消费国来说是间接进口贸易。

转口贸易指货物生产国与消费国之间,或货物供给国与需求国之间,经由第三国贸易商分别签订进口合同和出口合同所进行的贸易。从第三国角度来看,即是转口贸易,又称中转贸易。即使货物直接从生产国家、供给国运往消费国、需求国,由于它们之间未直接发生交易关系,仍属于转口贸易的范畴。

6. 按清算工具的不同划分,可分为现汇贸易和易货贸易

现汇贸易指买方用卖方同意的外汇,通常是可兑换的货币来支付结算的贸易,也称自由结汇方式贸易,是国际贸易的主要结算方式。

易货贸易指支付结算方式是以货换货,即货物经过计价后进行交换,以补充现汇不足的贸易。

二、国际贸易与国际物流的关系

国际贸易与国际物流之间存在着相辅相成、互相促进的关系。

(一) 国际贸易是国际物流产生和发展的前提

1. 国际贸易促进了国际物流的产生与发展

所谓国际物流,是国内物流的延伸和进一步扩展,是跨越国界的、流通范围扩大了“物的流通”,是实现货物在两个或两个以上国家(或地区)间的物理性移动而发生的国际贸易活动。从这个概念中可以看到,国际物流实质上就是国际贸易活动的一部分,是为国际贸易活动服务的。因此,国际物流得以产生的前提就是国际贸易的存在。如果没有国际贸易,也就没有商品的国际间流动,因此也就不需要有国际物流。国际贸易促进了国际物流的产生,是国际物流产生的前提,并推动国际物流的发展。随着国际贸易的发展,贸易双方对国际物流服务的专业化、一体化要求加强,使得国际物流由早期的仅指将货物由一国供应者向另一国需求者的物理性移动,发展成为今天的集采购、包装、运输、储存、装卸搬运、流通加工、配送和信息处理等多种功能于一身的综合性系统。可以说,国际贸易产生了国际物流,并且促进了其向现代化国际物流的发展。

2. 国际贸易的发展促进了国际物流技术的进步

物流技术是物流活动中所采用的自然科学与社会科学方面的理论、方法,以及设施、设备、装置与工艺的总称。国际贸易的发展对企业及社会的物流管理等技术方面提出了更高的要求,也是促使物流技术发展的主要动因之一。随着国际贸易的发展,世界各国,各大企业,在世界市场上展开了激烈的竞争。虽然质量在消费者眼中越来越重要,消费者关注的不仅仅是价格,但价格仍然是取胜的一个重要因素。国际贸易的发展要求从原材料、订单、运输以及库存等各方面降低成本,这就对国际物流的各个环节提出了新的挑战和要求。在国际贸易的推动下,国际物流从理论上到技术上都有

了重大的创新和发展。

3. 国际贸易的发展对国际物流提出新的要求

全球经济的发展和人类需求层次的提高使国际贸易量快速增长,贸易商品种类极大丰富。国际贸易的变化对国际物流的质量、效率、安全等提出了新要求。第一,质量要求。国际贸易的结构正在发生着巨大变化,传统的初级产品、原料等贸易品种逐步让位于高附加值、精密加工的产品。高附加值、高精密度商品流量的增加,对物流工作质量提出了更高的要求。同时由于国际贸易需求的多样化,造成物流多品种、小批量化,要求国际物流向优质服务和多样化发展。第二,效率要求。国际贸易活动的集中表现就是合约的订立和履行。而国际贸易合约的履行是由国际物流活动来完成的,因而要求物流高效率的履行合约。从输入方面的国际物流看,提高物流效率最重要的是如何高效率地组织所需商品的进口、储备和供应。也就是说,从订货、交货,直至运入国内保管、组织供应的整个过程,都应加强物流管理。根据国际贸易商品的不同,采用与之相适应的巨型专用货船、专用泊位以及大型机械的专业运输等,对提高物流效率起着主导作用。第三,安全要求。由于国际分工和社会生产专业化的发展,大多数商品在世界范围内进行分配和生产,使得国际物流所涉及的国家多,地域辽阔,在途时间长,易受到气候条件、地理条件等自然因素和政局、罢工、战争等社会政治经济因素的影响。因此,在组织国际物流时,选择运输方式和运输路径,要密切注意所经地域的气候条件、地理条件,还应注意沿途所经国家和地区的政治局势、经济状况等,以防止这些人为因素和不可抗拒的自然力造成货物灭失。第四,经济要求。国际贸易的特点决定了国际物流的环节多,备运期长。在国际物流领域,控制物流费用,降低成本具有很大潜力。对于国际物流企业来说,选择最佳物流方案,提高物流经济性,降低物流成本,保证服务水平,是提高竞争力的有效途径。

4. 国际贸易对国际物流发展趋势的影响

由于国际贸易发展到了买方市场,很多贸易商为迎合消费者日益精化、个性化的产品需求,而采取多样、少量的贸易方式,因而高频度、小批量的配送需求也随之产生。在美国、日本和欧洲等经济发达国家和地区,这些专业的物流服务已形成规模,并有着广泛的发展前途。伴随着国际贸易商经营取向的变革应运而生了物流经营的专业化、集约化、电子物流和绿色物流等。

总之,国际贸易的发展将推动国际物流在各个方面取得新的进展和突破。当今世界,国家间的联系越来越紧密,全球的贸易量也在不断上升,这必将给国际物流提供更大的发展空间,也会给国际物流的发展以更大的推动力。

(二) 国际物流也是影响和制约国际贸易的重要因素

目前,国际物流也已成为影响和制约国际贸易进一步发展的重要因素,如果国际物流的发展无法跟上国际贸易发展的脚步,将会大大阻碍国际贸易的纵深发展。

在大量跨越国境的贸易中,不可忽视的是货物跨国转移所带来的国际物流量的上升。贸易量势必带来更多的物流量,这要求国际物流为货物转移在货物的运输、装卸、仓储、信息传输等各个环节都提供便利。现代物流运用科技手段,使信息快速、准确反馈,采用货物流通的最优渠道,将产品按消费者的需求生产出来,快速送到消费者手中,提高

服务质量,刺激消费需求,加快企业对市场的反应速度。在供应链联结的各企业间实现资源共享,大大缩短产品的流通周期,加快物流配送速度。企业的物流渠道、物流功能、物流环节与制造环节集成化,使物流服务扩大化和系列化,并通过规范作业,使贸易过程中延迟交货、送货不及时或货物损坏、灭失等不可控制风险大大降低,从而便利各国企业间达成贸易。低效率的物流体系同样会成为国际贸易发展的瓶颈,从事国际贸易带来的利益会被巨大的流通费用开支所抵消。

物流系统的功能要素一般认为有运输、储存保管、包装、装卸搬运、流通加工、配送、物流信息等,各要素充分发挥各自功能,从而合理、有效地实现物流系统作用的目的。

在货物的国际转移中,对物流各功能的要求更高。以运输为例,与国内运输相比,国际运输涉及的环节多,风险较大,线长面广,情况更为复杂。国际运输主要是供应及销售物流中的海运、陆运、空运、管道及多式联运等运输方式的选择,确定合理的运输路线,并对运输活动进行有效的管理。在整个运输过程中,使用多种运送工具,变换不同运输方式,中途还要经过多次装卸搬运,经过不同的国家和地区,与各国的货主、保险公司、银行、海关和各种中间代理人打交道。各国政治、法律、金融货币制度不同,可变的因素非常多,其中某个环节发生问题,会影响到整个物流的效率。所以,要符合国际贸易对于运输的要求,就必须充分发挥运输在整个国际物流系统中的作用,实现安全、迅速、准确、节省、方便的目标。

随着全球化市场竞争的加剧,很多产品完成了由卖方市场向买方市场的转变。贸易商竞争的重点是如何更好、更快地满足客户多样化、个性化的需求。国际贸易中的产品和服务趋向于多样化、定制化。生产商用标准化的零件实现规模经济,贸易商获知国际市场上客户的具体要求,通过物流的流通加工功能,对零部件按照多种方式进行组合,形成符合客户要求的个性化产品,再经过包装、运输、配送把产品送到消费者的手中,实现“门到门”的服务。

高效的物流系统为国际贸易不断发展提供了有利支持,使各国参与贸易的利益提高,使更多的非贸易品变为贸易品。

为了实现成本最低化,很多企业从世界成本最低的地区和国家进行原材料、零部件的采购,同时,又把产成品销往世界各地。跨国企业的采购和销售在国际贸易中占据的比重越来越大。据统计,跨国企业掌握着全球 2/3 的国际贸易。在目前多品种、小批量生产趋势逐渐加强、产品生命周期日益缩短以及贸易竞争日趋激烈的情况下,企业不可能孤军奋战,通过合作伙伴,如供应商、贸易商、零售商、代理商共同参与,才能对产品进行动态改进,不断挖掘客户新的需求,这就需要形成高效的全球供应链体系来不断整合全球资源。企业可以凭借高度灵活和快速响应的物流和供应链系统,在世界范围内全方位重组、优化配置要素,生产定位和布局,进而实现贸易利益的最大化。

在全球供应链的管理中,利用电子商务技术优化供应链管理,首先完成企业内部业务流程一体化,然后再向企业外的合作伙伴延伸,达到生产、采购、库存、销售以及财务和人力资源管理的全面整合,使物流、信息流、资金流发挥最大效能,把理想的供应链运作变为现实。供应链中的全部物流管理可通过供应链所有成员之间的信息沟通、责

任分配和相互合作来协调,这样就可以减少链上每个成员的不确定性,减少每个成员的营运成本。企业可以用较少的设备完成库存的周转,减少资金占用量、削减管理费用,从而降低成本,并提高运输、包装、标识和文书处理等活动的效率。

第二节 国际贸易术语

一、国际贸易惯例

在国际贸易实务活动中,不同国家和地区的不同做法往往成为产生混乱的根源,不利于国际贸易的开展。由于文化背景和法律制度的差异,在不同的国家和地区之间通过国际会议来制定为所有国家和地区都能接受的多边公约或者求得共同一致的立法,可能会遇到几乎无法克服的障碍。商人们为满足实际需要而自发地形成一些习惯做法和规则,是解决混乱的现实可行的办法。商人团体通过对贸易实践中的习惯做法和解释进行总结,编纂成成文的惯例加以传播和推广,从而促进了惯例更广泛的使用和进一步的发展。因此,国际贸易惯例指在长期国际贸易实践中逐渐形成和发展,为大多数国家所认可和遵循的一些习惯做法和解释。它涉及国际贸易实务活动的许多方面,对国际贸易实务活动具有重要的指导和制约作用。

(一) 国际贸易惯例的特点

1. 国际贸易惯例是在长期的国际贸易活动中逐渐形成的

若要公众在某一惯例效力的问题上取得共识需要相当长的一段时间,因此惯例的形成不可能是一蹴而就的,而是长期的。

2. 国际贸易惯例必须是国际上普遍接受和广为使用的规则

凡国际市场上的某些做法,尚未被人们普遍接受,甚至还遭到抵制和强烈反对,就不能视为国际上通行的习惯做法,更不能视为国际贸易惯例。即使某些做法已形成惯常做法,且在某地区、某行业或某港口成为惯例,却未被各国普遍接受和广为使用,由于其适用范围的局限性,也不能算作通行的国际贸易惯例。

3. 国际贸易惯例本身不是法律,因而不具有法律的强制性

国际贸易惯例虽然具有确定的内容,可以作为行为规范使用,但不是国际性法律,也不是某一国的国内法规,因而对国际贸易活动中的行为当事人不具有法律的强制性和约束力。只有当事人双方经过协商选用某一国际贸易惯例,并在合同中明确规定时,这一国际惯例才具有约束力。需要格外指出的是,虽然国际贸易惯例本身不具有法律效力,但通过立法可赋予其法律效力。有些国家的涉外法律规定,凡本国法律未规定的,可适用国际惯例。《联合国国际货物销售合同公约》对国际惯例的作用作了充分肯定,其中规定,合同没有排除的惯例、人们经常使用与反复遵守的惯例以及人们已经知道和应当知道的惯例,均适用于合同。此外,各国法院和仲裁庭处理涉外争议案件时,也往往参照国际惯例,这充分表明,国际惯例具有重要的法律地位和实践意义。

4. 国际贸易惯例的内容随着国际贸易实际的发展不断更新和扩大

国际贸易的发展不仅表现在它的规模上,还表现在它所涉及的领域、内容、形式和

手段上。国际贸易惯例比法律更具灵活性,能较容易地进行修改,及时跟上国际贸易实际的变化。因此,很多国际贸易惯例并非一成不变,而是经过多次的修订。

国际贸易惯例对各国开展国际贸易有两个方面的重要意义。一是为贸易当事人提供了共同遵守的行为准则,有利于交易合同得以顺利履行。随着国际分工的逐渐深化,各国之间的经济贸易活动不断扩大。各国企业为扩大商品销售市场,相互间的竞争不断加剧。交易各方为达成共同的理解,避免和减少纠纷,进行顺利的合作,需要寻求都能接受的行为准则和规范。而国际贸易惯例则顺应了这一需要,成为具体确定当事人的权利与义务关系,界定双方的职责,为双方共同遵守的行为准则。二是在发生贸易纠纷时,国际贸易惯例可以作为解决纠纷的依据。如果合同中没有注明适用何种法律,对发生争执的有关问题也未做出明示或暗示的规定时,仲裁机构可以援引某一国际贸易惯例衡量当事人的权利与义务,以此为依据进行裁决。

(二) 主要的关于贸易术语的国际惯例

1. 《2000 年国际贸易术语解释通则》

国际商会于 1936 年在巴黎制定此通则,其后几经修订和补充。2000 年,国际商会对其做了最新一次的修订,简称为 INCOTERMS 2000。该修订版把国际贸易术语修订为 13 种,并对这 13 种贸易术语作了详细的解释,具体规定了买卖双方在交货方面的权利与义务。该通则在国际上已经得到广泛的承认和采用,是国际货物买卖最重要的贸易惯例。

2. 《1932 年华沙—牛津规则》

1928 年国际法协会曾在波兰华沙开会,制定了 CIF 买卖合同的统一规则,称为《1928 年华沙规则》。1932 年该协会在牛津会议上将《1928 年华沙规则》修订完成,定名为《1932 年华沙—牛津规则》。这一规则主要说明 CIF 贸易术语。

3. 《1941 年美国对外贸易定义修正本》

1941 年美国九大商业团体以美国贸易惯用的 FOB 贸易术语为基础制定了《美国出口报价及其缩写条例》,并于 1941 年做了修订,改称为《1941 年美国对外贸易定义修正本》。其中,主要说明 6 种 FOB 的贸易术语。

二、常用的贸易术语

(一) FOB

该术语英文全称为 Free on Board (... named port of shipment),中文全称为“装运港船上交货(……指定装运港)”。

FOB 指在指定的装运港,当货物越过船舷时,卖方即完成其交货义务。之后买方承担货物灭失或损坏的一切风险和相关费用。FOB 术语要求卖方办理货物出口清关手续。该术语仅适用于海运或内河运输。如当事人不以船舷作为风险、费用或责任的划分界线,则应使用 FCA 术语。根据《2000 年国际贸易术语解释通则》,买卖双方的主要义务如下:

1. 卖方的义务

(1) 约定期限内,在装运港将货物装上船,并向买方发出交货通知;

- (2) 取得出口许可证或其他官方许可, 承办出口的海关手续;
- (3) 负担货物越过船舷为止的一切费用和 risk;
- (4) 提供商业发票和证明货物已经交到船上的通常单据或电子信息。

2. 买方的义务

- (1) 支付价款;
- (2) 租船或订舱, 支付运费, 将船名、装船地点和交货时间通知卖方;
- (3) 自费取得进口许可证或其他官方许可, 承办进口和过境海关手续;
- (4) 负担货物越过船舷后的一切费用和 risk;
- (5) 收取货物, 接受与合同相符的单据。

FOB 的字面意思是船上交货, 卖方要负责支付货物装上船以前的一切费用。但由于该术语历史较悠久, 各个国家和地区在使用时对于“装船”的概念没有统一明确的解释, 在装船作业的过程中涉及的各项具体费用, 如将货物运至船边的费用、吊装上船的费用、理舱的费用、平舱的费用等, 究竟由谁负担, 各国的惯例或习惯做法也不完全一致。如果采用班轮运输, 船方管装管卸, 装卸费计入班轮运费中, 自然由负责租船订舱的买方承担; 而如果采用租船运输, 船方一般不负担装卸费用, 这就需要在买卖双方之间明确由谁负担装船费用。明确之后, 既可在合同中用文字做出具体规定, 也可采用在 FOB 术语后加列字句或缩写, 即所谓 FOB 术语变形来表示。常用 FOB 术语变形有:

(1) FOB 班轮条件 (FOB Liner Terms), 指装船费如同班轮装运那样, 由支付运费的一方负担。

(2) FOB 吊钩下交货 (FOB Under Tackle), 指卖方将货物置于轮船吊钩所及之处, 从货物起吊开始的装船费用由买方负担。

(3) FOB 并理舱 (FOB Stowed, FOBS) 指卖方负担将货物装入船舱并支付包括理舱费在内的装船费用。

(4) FOB 并平舱 (FOB Trimmed, FOBT) 指卖方负担将货物装入船舱并支付包括平舱费在内的装船费用。

(5) FOB 并理舱和平舱 (FOB Stowed & Trimmed, FOBST) 指卖方负担将货物装入船舱并支付包括理舱费和平舱费在内的装船费用。

若买卖双方对术语的变形没有特别说明, 通常情况下, FOB 的上述各种变形, 只是为了表明装船费用由谁负担, 而并不改变 FOB 性质, 即无论何种变形, 在 FOB 条件下的交货地点以及 risk 转移的界线不变, 仍然是以船舷为界。

(二) CIF

该术语英文全称为 Cost Insurance and Freight (... named port of destination), 中文全称为“成本加保险、运费 (……指定目的港)”。

CIF 指卖方在装运港于货物越过船舷时完成交货义务。卖方必须支付货物运至指定目的港所需的运费和必要的费用, 但货物交付后, 其灭失或损坏的 risk, 以及因货物交付后所发生的事件所引起的任何额外费用自交付时由卖方转移至买方承担。但是, 卖方还应当对货物在运输中灭失或损坏的 risk 为买方办理海运保险。但卖方只需按最低责任范围的保险险别办理保险。如果买方需获得更大责任范围的保险险别的保障,

买方可与卖方达成明确的协议,或者自行办理额外保险。CIF 术语要求卖方办理货物的出口清关手续。该术语只适用于海运和内河运输。若当事人无意越过船舷交货,应使用 CIP 术语。

1. 卖方的义务

- (1) 约定期限内,在装运港将货物装上船,并向买方发出通知;
- (2) 取得出口许可证或其他官方许可,承办货物出口海关手续;
- (3) 租船或订舱,支付运费;
- (4) 办理运输保险,支付保险费;
- (5) 负担货物越过船舷为止的一切费用和 risk;
- (6) 提供商业发票、保险单和运输单据或电子信息。

2. 买方的义务

- (1) 支付价款;
- (2) 自办进口许可证或其他官方许可,承办货物进口和过境海关手续;
- (3) 负担货物越过船舷后的一切费用和 risk;
- (4) 收取货物,接受与合同相符的单据。

CIF 规定卖方负责将合同规定的货物运往合同规定的目的港,并支付正常的运费。至于货到目的港后的卸货费用由谁负担也是一个需要考虑并加以明确的问题。如果使用班轮运输,由于装卸费用已计入班轮运费之中,故卸货费由谁负担的问题一般不会引起争议。大宗商品一般采用租船运输。在租船运输情况下,卸货费用应由谁负担呢?按 INCOTERMS 2000 解释,应由买方负担,但《1932 年华沙—牛津规则》和《1941 年美国对外贸易定义修正本》并未对此做出具体规定,各国的习惯做法也不同。

3. CIF 的几种变形

为避免在卸货费上发生争议,便产生了 CIF 的几种变形,主要有:

(1) CIF 班轮条件 (CIF Liner Terms),指卸货费用按班轮条件处理,也就是由支付运费的一方(卖方)负担。

(2) CIF 舱底交货 (CIF Ex Ship's Hold),指载货船舶到达目的港后,双方在船上办理交接手续后,由买方自行启舱,并负担将货物从舱底吊卸到码头的费用。

(3) CIF 吊钩下交货 (CIF Ex Tackle),指卖方负担将货物从舱底吊起一直卸至吊钩所及之处(码头或驳船上)的费用。若船舶不能靠岸时,驳船费用则由买方承担。

(4) CIF 卸到岸上 (CIF Landed),指卖方负担将货物卸到目的港岸上的费用,包括可能产生的驳船费和码头费在内。

(三) CFR

该术语英文全称为 Cost and Freight (...named port of destination),中文全称为“成本加运费(……指定目的港)”。

CFR 指卖方在装运港于货物越过船舷时完成交货义务。卖方必须支付货物运至指定目的港所需的运费和必要的费用,但货物交付后灭失或损坏的 risk,以及此后由于各种事件发生的任何额外费用,由买方承担。CFR 术语要求卖方办理货物出口清关手续。此术语只能用于海运和内河运输,若当事人无意越过船舷交货,应使用 CPT 术语。

1. 卖方的义务

(1) 负责在合同规定的日期或期间内, 在装运港将符合合同的货物交至运往指定目的港的船上, 并给予买方充分的通知;

(2) 负责办理货物出口手续, 取得出口许可证或其他核准书;

(3) 负责租船或订舱, 并支付至目的港的运费;

(4) 负担货物在装运港越过船舷为止的一切费用和风险;

(5) 负责提供商业发票和货物运往约定目的港的通常运输单据。如果买卖双方约定采用电子通信, 则所有单据可被具有同等效力的电子数据交换信息所替代。

2. 买方的义务

(1) 负责按合同规定支付价款;

(2) 负责办理货物进口手续, 取得进口许可证或其他核准书;

(3) 负担货物在装运港越过船舷后的一切费用和风险;

(4) 负责办理保险手续和支付保险费;

(5) 收取卖方按合同规定交付的货物, 接受与合同相符的单据。

CFR 与 CIF 的不同之处在于, 货运保险由买方办理。卖方装船后必须给予买方关于货物已按规定交到船上的充分通知, 以及为使买方能采取通常必要的措施收取货物所需的其他通知。所谓“充分的通知”包括两层含义, 一是装船通知在时间上应做到及时, 甚至是毫不延迟; 二是装船通知在内容上应尽可能详细, 可以满足买方在目的港收取货物采取必要措施以及办理投保手续的需要。一旦卖方没有及时详尽地向买方发出装船通知, 致使买方未能及时办妥货运保险手续, 由此产生的损失均由卖方承担。

(四) FCA

该术语英文全称为 Free Carrier (... named place), 中文全称为“货交承运人 (……指定地点)”。

FCA 指卖方在规定的地点将货物交给买方指定的承运人, 并办理出口清关手续, 即完成交货义务。应当注意, 对交付地点的选择会影响到在该地装载和卸载货物的义务。若交付是在卖方的场所进行, 则卖方应当负责装卸货物; 若交付是在任何其他地点进行, 则卖方不负责卸载货物。此术语可适用于任何运输方式, 包括多式联运。“承运人”是指在运输合同中, 承担履行或办理履行铁路、公路、航空、海洋、内河运输或多式联运义务的人。若买方指定非承运人的其他人接受货物, 则自货物交付给该人之时起, 视为卖方已经履行了其交付货物的义务。

1. 卖方的义务

(1) 自负风险和费用, 取得出口许可证或其他官方批准证件, 在需要办理海关手续时, 办理货物出口所需的一切海关手续;

(2) 在合同规定的时间、地点, 将符合合同规定的货物置于买方指定的承运人控制下, 并及时通知买方;

(3) 承担将货物交给承运人之前的一切费用和风险;

(4) 自负费用向买方提供交货的通常单据, 如果买卖双方约定采用电子通信, 则所有单据均可被具有同等效力的电子数据交换信息所代替。

2. 买方的义务

(1) 自负风险和费用,取得进口许可证或其他官方证件,在需要办理海关手续时,办理货物进口和经由他国过境的一切海关手续,并支付有关费用及过境费;

(2) 签订从指定地点承运货物的合同,支付有关的运费,并将承运人名称及有关情况及时通知卖方;

(3) 自费办理货物运输保险,承担货物交给承运人之后所发生的一切费用和 risk;

(4) 根据买卖合同的规定收取货物并支付货款。

3. 使用 FCA 应注意的问题

(1) 关于承运人和交货地点。在采用 FCA 贸易术语时,运送货物的承运人通常由买方指派。由于该术语可适用于各种运输方式,因而“承运人”的范围很广,它既可以是实际承运人,也可以是总承运人,还可以是买方指定的其他任何人,卖方只要将货物交付给买方指派的承运人或其他任何人,均可视为卖方履行了其交货义务。

交货地点的选择会影响装卸货物的责任划分,主要区分是交货地点是否在卖方所在地。其具体规定是,若交货是在卖方的场所进行,卖方有义务装载货物;若交货是在任何其他地点进行,则卖方没有义务装载货物。

(2) FCA 术语下风险转移问题(可能存在风险提前转移的情形)。在 FCA 贸易术语下,卖方必须承担货物灭失或损坏的一切风险,直到货物按规定交付为止。应注意的是,货物灭失或损坏的风险转移是由于意外事故而导致的风险,而不包括由卖方或卖方应负责的事项所引起的灭失或损坏,如因货物包装不妥或标示不当所引起的。因此,若货物损坏可归因于卖方交付货物与合同不符的事实,则卖方仍应对风险转移后发生的损坏负责。

另外,若因买方的过失,未能指定承运人或其他人,则风险可能会提前转移。因为除非卖方可以自己订立运输合同,否则,卖方完成其交货义务则须以买方及时指定承运人或其他人为前提条件。因此,若不增加这一规定,就给买方推迟风险转移的时间提供了一种可能,这对于卖方来说是极不公平的。若风险要提前转移,货物必须已特定化,即能够确认为合同项下的货物,否则风险不能转移。

(3) 有关责任和费用的划分问题。在 FCA 贸易术语下,卖方应承担的费用包括交付货物之前的一切费用;若在出口地需要办理海关手续时,支付出口货物的一切关税、捐税和其他费用。买方必须负担货物交承运人后发生的运费和其他费用。

(五) CPT

该术语英文全称为 Carriage Paid to (...named place of destination),中文全称为“运费付至(……指定目的地)”。

CPT 指卖方将货物交付给由其指定的承运人,并支付将货物运至指定目的地所必需的运费。由买方承担货物交付承运人后的一切风险和任何其他费用。若需要使用后续承运人将货物运至指定目的地,风险自货物交付给第一承运人时转移。CPT 术语要求卖方办理出口清关手续。该术语可适用于包括多式联运在内的各种运输方式。

1. 卖方的义务

(1) 自负风险和费用,取得出口许可证或其他官方批准证件,在需要办理海关手续时,办理货物出口所需的一切海关手续;