



全国高职高专教育“十一五”规划教材



Logistics

国际货运代理

■ 陶广华 武立波 杨国荣 主编



高等教育出版社
Higher Education Press

全国高职高专教育“十一五”规划教材

国际货运代理

Guoji Huoyun Daili

陶广华 武立波 杨国荣 主编



高等教育出版社·北京
HIGHER EDUCATION PRESS BEIJING

内容提要

本书是全国高职高专教育“十一五”规划教材。

本书共分为八个部分,包括导论:国际货运代理基础知识;情境一:国际班轮运输业务;情境二:国际租船运输业务;情境三:国际航空运输业务;情境四:国际陆路运输业务;情境五:国际多式联运业务;情境六:国际特殊运输业务;操作:综合实训。其中,导论部分总括了国际贸易、报关报检等国际货运代理的基础知识;操作部分是针对每一个国际货代情境进行的综合实训,并配有模拟题。

本书可作为高等职业院校物流管理、国际贸易、企业管理等专业的教材,也可作为国际货运代理行业人员培训的教材、参考书。

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理/陶广华,武立波,杨国荣主编. —北京:高等教育出版社,2010.1

ISBN 978-7-04-028306-8

I. 国… II. ①陶…②武…③杨… III. 国际运输:货物运输-代理(经济)-高等学校:技术学校-教材 IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 221294 号

策划编辑	沈 炜	责任编辑	施春花	封面设计	张志奇	责任绘图	黄建英
版式设计	范晓红	责任校对	杨凤玲	责任印制	毛斯璐		

出版发行 高等教育出版社
社 址 北京市西城区德外大街 4 号
邮政编码 100120
总 机 010-58581000

经 销 蓝色畅想图书发行有限公司
印 刷 北京机工印刷厂

开 本 787×1092 1/16
印 张 14.75
字 数 360 000

购书热线 010-58581118
咨询电话 400-810-0598
网 址 <http://www.hep.edu.cn>
<http://www.hep.com.cn>
网上订购 <http://www.landaco.com>
<http://www.landaco.com.cn>
畅想教育 <http://www.widedu.com>

版 次 2010 年 1 月第 1 版
印 次 2010 年 1 月第 1 次印刷
定 价 18.20 元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请到所购图书销售部门联系调换。

版权所有 侵权必究

物料号 28306-00

前言

进入 21 世纪以来,中国经济以迅猛的速度向前发展,在整个世界经济中独树一帜,成为影响国际经济社会的重要力量。对外经济贸易是中国经济的主要组成部分,对拉动国民经济增长起到了举足轻重的作用。在当前全球金融危机的形势下,各国的经济都不可避免地受到了影响,特别是国际贸易量大幅度地萎缩,对各主要贸易国经济的冲击尤为显著,这凸显了在世界经济全球化的今天,各国经济生活与对外经济贸易的密切关联程度。可以预计在今后全球经济恢复过程中,国际贸易状况将成为经济恢复与否的重要标志。

蓬勃发展的国际经济贸易是以发达的国际物流业为基础的。国际货运代理是国际物流的一种重要业务形式。国际货运代理企业的活动,可以迅速为外贸企业完成进出口货物的进货、仓储、运输、商检、报关等一系列物流环节的工作,从而大大提高外贸工作的效率,减少物流过程的差错,成为现代对外贸易工作中不可缺少的内容。目前,我国专门从事国际货运代理业务的企业数量达到了 3 万多家,国际货运代理行业对合格的货代从业人员的需求数量连年增加。国际货运代理专业知识和技能的教育与培训成了国际物流职业教育的热点。

本书就是为高职高专物流专业学生设计的一本专业技能培训教材,编者在借鉴和学习国内外相关物流教材的编写风格、表述特色的基础上,大胆探索应用型人才培养模式下的教材编写改革的途径。本书共分为八个部分:导论:国际货运代理基础知识;情境一:国际班轮运输业务;情境二:国际租船运输业务;情境三:国际航空运输业务;情境四:国际陆路运输业务;情境五:国际多式联运业务;情境六:国际特殊运输业务;操作:综合实训。其中,导论部分总结了国际贸易、报关报检等国际货运代理的基础知识;操作部分是针对每一个国际货代情境进行的综合实训,并配有模拟题。此外,针对国际货代的实际操作流程,编者提出了上述六个情境,在每一个情境下有若干节,在每节下有若干个模块,每一个模块的编写由四个部分组成,分别是:一个“任务”项、一个“关键技能点”项、若干“场景”项、若干“角色扮演”(或知识点)项。其设计构想是使教师在教学过程中能够脉络清晰,达到“举一纲而万目张,解一卷而众篇明”的效果,“任务”是该模块一般规定的认知,“关键技能点”是该模块所要达到的操作要领,“场景”是该模块所涉及的实训环境,“角色扮演”(或知识点)是该模块情境下所要进行的模拟操作。本书的编写形式新颖,体现了较强的实操性。

为了高质量地完成本书的编写工作,我们精心组织了一个编写队伍,并对人员进行了合理的分工。导论由武立波教授完成;情境一由华细玲教授完成;情境二由陶广华教授完成;情境三由邹建生老师完成;情境四与情境六由杨国荣副教授完成;情境五由杨莉萍老师完成;操作由丁冬老师完成。另外,杨国荣负责全书编写格式的定稿工作,陶广华和武立波负责全书的编写分工和内容的定稿工作。

在本书的编写过程中,要特别感谢本书参考文献中所列的作者。由于国际货运代理行业的不断创新和发展,加之作者水平有限,书中难免存在错误和不足之处,敬请有关专家、学者和读者

不吝斧正。

本书可作为高等职业院校物流管理、国际贸易、企业管理等专业的教材,也可作为国际货运代理行业人员培训的教材、参考书。

编 者

2009. 11

前

言

国际货运代理

II

目 录

导论 国际货运代理基础知识	1
第一节 国际货运代理概述	1
第二节 国际货运代理企业概述	4
第三节 国际贸易基础知识	6
第四节 进出口业务流程	11
第五节 进出口业务的结算	13
第六节 进出口货物的报关与报检	20
情境一 国际班轮运输业务	26
第一节 班轮运输概述	26
第二节 班轮货运程序	28
第三节 班轮提单	34
第四节 班轮运价与运费	41
情境二 国际租船运输业务	48
第一节 租船运输概述	48
第二节 租船经纪人	53
第三节 租船程序	57
第四节 租船合同	67
情境三 国际航空运输业务	72
第一节 国际航空货物运输的概述	72
第二节 国际航空货运单及主要内容	77
第三节 国际航空货运业务	82
第四节 国际航空货物运费	89
情境四 国际陆路运输业务	94
第一节 国际铁路货代业务	94
第二节 国际公路货代业务	100
第三节 国际陆桥运输业务	107
第四节 国际货物的仓储业务	111
情境五 国际多式联运业务	116
第一节 国际多式联运概述	116
第二节 国际多式联运运输程序及运输组织	120
第三节 国际多式联运单证与合同	124
第四节 国际货物多式联运的运费与租箱业务	128

第五节 国际集装箱多式联运与保险.....	132
情境六 国际特殊运输业务	138
第一节 包舱包板与包机运输	138
第二节 国际航空快递货物运输	142
第三节 特种货物运输.....	150
第四节 危险物品托运规程	156
第五节 货物不正常运输的处理、不正常航班货邮的处理、无法交付货物、 变更运输与赔偿	165
操作 综合实训	180
附：综合练习题一	201
综合练习题二	211
综合练习题三	220
主要参考文献	229

国际货运代理基础知识

第一节 国际货运代理概述

随着国际贸易的发展,国际货物和服务的交易量不断增加,国际贸易行业的分工出现了日益细化的发展趋势,从而大大促进了国际贸易活动效率的提高。伴随着国际贸易商流的扩大,与其相对应的国际物流业务数量急速增加,国际物流业内部的分工也更加明确。国际货运代理是国际物流的一种重要业务形式,是为国际货运发货人和收货人提供委托办理运输及相关业务的一种行业。国际货运代理业迅速发展有助于提高国际货运的效率,提高货运资源利用率,使国际贸易商人能腾出更多的时间和精力从事贸易业务的洽谈工作。

一、国际货运代理的含义

国际货运代理(简称国际货代)是指国际货运代理业务(International Freight Forwarding)或国际货运代理企业(International Freight Forwarder)。目前,国际上对国际货运代理还没有一个统一的定义。

国际货运代理协会联合会对国际货运代理的定义是:根据客户的指示,为客户的利益而揽取货物的人,其本人并非承运人。

我国《国际货物运输代理业管理规定实施细则》对国际货运代理业务的定义为:国际货运代理企业作为代理人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,以委托人或自己的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。

二、国际货运代理的性质和特点

国际货运代理是为国际贸易活动提供货运代理的服务形式,因而属于第三产业的内容,除了具有服务的基本特征外,在具体的货运形式的代理中还表现出了不同的特点。

国际货运代理的基本特点是:国际货运代理企业可以作为进出口货物收货人、发货人的代理人,也可作为独立经营人从事国际货运代理业务。作为代理人从事国际货运代理业务,是指接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,以委托人名义或者以自己的名义办理有关业务,收取代理费或佣金的行为。作为独立经营人从事国际货运代理业务,是指国际货运代理企业接受进出口货物收货人、发货人或其代理人的委托,签发运输单证、履行运输合同,并收取运费以及服务费的行为。因而国际货运代理被视为国际货物发货人、收货人与国际货物承运人之间的桥

梁和纽带。

国际货运代理企业除了接受发货人、收货人的委托外,还可以为国际货运承运人提供揽货业务等。

国际货运代理的业务活动范围可以不受地域的限制。国际货运代理企业可以为异地的客户提供代理服务。特别是随着网络技术的发展,许多国际货代企业建立了网络平台,开展网上国际货代业务,在货代平台上完成海运或空运的货运代理主要业务流程,从而大大提高了国际货代工作的效率,降低了国际货代的成本。

三、国际货运代理的分类

国际货运代理都是通过为货主提供服务取得相应的劳务报酬的。但依据国际货运代理业务性质、法律地位等不同标准,可以把国际货运代理划分成若干种类型。

从国际货运代理企业的业务优势和背景来看,常见的国际货运代理主要有以下几类:

(一) 在国际货运代理行业占重要地位的货代企业

如中国外运(集团)及其控股或合营的企业。这类企业的主要特点是:一业为主,多种经营;拥有完善的运输网络;拥有雄厚的资产;拥有各类专业人才。

(二) 海运、空运、铁路部门设立的货运代理公司,即运输业主代理

如中远、中铁、东航、国航等国际货运有限公司。它们的特点是:方便货主;运价竞争力强;掌握航运信息。

(三) 由原来专业、工贸总公司组建的国际货运有限公司

它们的前身一般为各总公司履行发货、订舱、仓储等职能的储运部。它们的特点是:具有处理货物、单据方面的优势。

(四) 专业化类型的货代公司

这类公司一般前身为仓储和运输等专业公司,随着业务的发展,取得了货运代理的资质。它们的特点是:具有丰富的特种货物的承运经验和办理货代的专业经验。

(五) 中外合资货运代理

中外合资货运代理是由国外的船公司、货代行和实业公司与国内的外贸、运输企业联合创办的。到2008年底,在中国商务部备案的国际货运代理企业有18400多家,其中外商投资的国际货运代理企业约占1/5。名列世界500强、在中国设有合资或独资公司的物流企业,如DHL、UPS、FedEx、TNT等跨国公司,占据了中国国际快递市场约80%的份额。它们的特点是:资本雄厚,已实现规模化经营;实行网络化经营;具有较高素质的人员队伍、较高的管理水平和较强的竞争力。

(六) 未经注册的货代机构

在某些地方,未经注册和未获得国际货运代理证书的货代机构是经过注册、规范经营货代企业的近10倍。这些未经注册的货代机构的大量存在,不利于国际货代市场的公平竞争和正常运行,更不利于国家对国际货运企业行为的调控和规范管理。为确保国际货运代理行业健康有序的发展,国家有必要对这类货代机构进行清理整顿。

从国际货运代理企业的业务性质来看,国际货运代理可以分为:租船订舱代理;货物报关代理;转运及理货货运代理;储存代理;集装箱代理;多式联运代理等。

四、国际货运代理行业管理与国际行业组织

(一) 国际货运代理行业管理

我国的国际货运代理的行业管理是通过商务部、地方商务主管部门以及国际货运代理协会等机构组织的工作来实现的。

根据我国《国际货物运输代理业管理规定》，中华人民共和国商务部负责对全国的国际货物运输代理业实施监督管理，是我国国际货运代理行业的主管部门。省、自治区、直辖市和经济特区的人民政府商务主管部门（以下简称地方商务主管部门）依照本规定，在中华人民共和国商务部授权的范围内，负责对本行政区域内的国际货物运输代理业实施监督管理。

中国国际货运代理协会是我国国际货运代理行业的行业组织，是由国际货运代理企业组成的行业协会，依照协会的章程对会员进行指导，提供服务。国际货运代理协会为建立我国国际货运代理行业诚信体制、规范行业从业者行为，制定了货运代理行业诚信公约等行规和准则，对促进我国货运代理企业自律、维护行业整体利益、确保货代行业的有序发展起到了很好的作用。

(二) 国际货运代理的国际行业组织

全球国际货运代理的行业组织——国际货运代理协会联合会（FIATA），1926年5月31日成立于奥地利的维也纳，拥有97个国家级会员和2600多个个体会员，是全球运输行业中最大的非政府和非营利性国际组织，具有广泛的国际影响，代表了世界上144个国家与地区的40000多个货运代理公司。作为国际货运代理行业的代言人，FIATA长期以来一直被联合国经社理事会（ECOSOC）、联合国贸发会（UNCTAD）和联合国贸易法律委员会（UNCITRAL）等国际组织当做运输咨询顾问。同时，长期以来，FIATA一直被许多政府间和非政府间的国际组织视做货运代理行业的代言人，如国际商会（ICC）、国际航空运输协会（IATA）、国际铁路运输联盟（UIC）、国际公路运输联盟（IRU）、国际海关组织（WCO）、世界贸易组织（WTO）等。

FIATA的宗旨是：①团结全球货运代理行业；②以顾问或专家的身份出席与运输有关的国际会议或参加相关团体组织，代表、促进和保护货运代理行业利益；③通过发布信息和出版物的方式宣传货运代理服务，让世界更广泛地了解货运代理行业；④通过促进和统一国际货运代理标准交易条件，改进和提高服务质量；⑤帮助货运代理进行职业培训、处理责任保险问题、推进电子商务包括电子数据交换等的广泛应用。

FIATA通常每年9月在全球不同的城市组办一次世界性的代表大会，也称年会；每年3月在瑞士总部举办工作会议；下设三个研究机构，即空运、海关事务和多式联运研究机构；还设有五个顾问团，即危险品运输、信息技术、法律公共关系和职业培训；还会根据需要增设临时的工作组；设有四个地区委员会，即非洲和中东、美洲、亚太以及欧洲委员会。多年来，FIATA在统一运输单证、制定货运代理示范法方面取得了世人瞩目的成就，特别是FIATA多式联运提单在全球60多个国家货运代理业务中使用，其背面条款得到了国际商会和国际银行界的广泛认可。

中国国际货运代理协会于2001年3月正式成为FIATA的国家级协会会员。会长罗开富现任FIATA扩大主席团的副主席。

第二节 国际货运代理企业概述

一、国际货运代理企业成立

任何国际货运代理机构必须在中国境内依法注册并经商务部授权机构备案登记才能从事国际货运代理业务。所以,成立国际货运代理企业的第一步工作就是依法取得工商管理营业执照。

对于设立国际货运代理企业,注册资金的要求是:①经营海上国际货物运输代理业务的,注册资本最低限额为 500 万元人民币;②经营航空国际货物运输代理业务的,注册资本最低限额为 300 万元人民币;③经营陆路国际货物运输代理业务或者国际快递业务的,注册资本最低限额为 200 万元人民币。经营前款两项以上业务的,注册资本最低限额为其中最高一项的限额。国际货物运输代理企业每设立一个从事国际货物运输代理业务的分支机构,应当增加注册资本 50 万元。

国际货运代理企业自依法取得工商营业执照之日起 30 个工作日内应向商务部或其授权的机构办理国际货运代理企业备案登记,并应于每年 3 月底前,报送上一年度企业经营信息。

地方商务主管部门负责办理本地区国际货运代理企业备案登记。其备案登记程序如下:

(1) 填写《国际货运代理企业备案登记证》(以下简称《备案证》),并由法定代表人签字、盖章。《备案证》可通过商务部政府网站下载或到备案登记机构领取。

(2) 提交如下备案材料:①营业执照复印件;②组织机构代码证书复印件;③符合《国际货物运输代理业管理规定实施细则》规定的责任保险合同(复印件);④多式联运提单样本(如签发);⑤国际货运代理货运单和航空货运分运单样本(如签发)。

备案登记机构自收到企业提交的全部材料之日起 5 个工作日内应在《备案证》上加盖备案专用印章,完成备案手续。

国际货运代理企业成立后,必须按照国家制定的《国际货物运输代理业管理规定实施细则》中有关管理办法,认真履行自己的职责和义务,守法经营,接受各级商务部门的监督管理。国际货运代理企业自设立第二年度起每年 3 月底前如实填写《备案证》附表《业务统计表》,报送上一年度的经营情况等相关信息。

二、国际货运代理企业的业务经营

根据《国际货物运输代理业管理规定实施细则》有关规定,国际货运代理企业的经营范围一般包括:①揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装;②货物的监装、监卸、集装箱拼装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务;③报关、报检、报验、保险;④缮制签发有关单证、交付或收取运费、结算及交付或收取杂费;⑤国际展品、私人物品及过境货物运输代理;⑥国际多式联运、集运(含集装箱拼箱);⑦国际快递(不含私人信函);⑧依法可从事的其他国际货运代理业务和物流业务。

国际货运代理企业在办理多式联运代理业务时,还必须遵守国际货运代理多式联运提单编号登记制度。在从事多式联运经营业务中,收到托运人交付的货物时,货代企业应签发国际多式联运单据。国际多式联运单据包括国际货运代理多式联运合同和国际货运代理多式联运提单等法律文件。国际货运代理企业签发国际货运代理多式联运提单,应向商务部办理提单编号登记。国际货运代理企业办理多式联运提单登记,应提交下列文件:①国际货运代理多式联运提单登记

申请表;②企业法人营业执照(复印件);③国际货运代理多式联运提单正本的样本(中英文本);④国际货运代理企业《备案证》或外商投资国际货运代理企业《外商投资企业批准证书》;⑤符合本实施细则规定的国际货运代理提单责任保险合同(复印件);⑥企业提单签单印鉴或签单人签字手迹(图片或电子扫描图片);⑦企业内部被授权可签发提单的分支机构、代理人名单及其签单章印鉴、签字手迹(图片或电子扫描图片)。

商务部在收到国际货运代理企业提交的申请文件 10 个工作日内完成多式联运提单的登记,向申请企业颁发《国际货运代理多式联运提单登记证》,企业获得专有使用的“多式联运提单登记码”。

开展国际多式联运代理业务时,国际货运代理企业应该注意:①国际货运代理企业每签发一份多式联运提单,应通过多式联运提单登记编号系统生成十六位多式联运提单编号,编号实行一单一号。②国际货运代理企业签发的多式联运提单应载明多式联运提单登记码、签发提单编号和企业的中英文名称、地址、电话、传真、电子邮箱等。③国际货运代理企业不得代理签发未经商务部登记编号的境外货运代理提单;④国际货运代理企业签发国际货运代理多式联运提单的,应投保国际货运代理多式联运提单责任险。

三、国际货运代理企业的责任

归纳各国对国际货运代理的职责范围的理解,基本上可以划分为三大类:①货运代理作为一个代理仅对自己的错误和疏忽负责;②货运代理作为一个代理,不仅对自己的错误和疏忽负责,还应使货物完好地抵达目的地,这就意味着他承担承运人的责任和第三者造成损失的责任;③货运代理的责任取决于合同的条文和自由选择运输工具等。

(一) 国际货运代理人的基本职责

(1) 国际货运代理可以作为承运人完成货物运输并承担责任(由其签发货运单据,使用自己掌握的运输工具,或委托他人完成货物运输,并收取运费);也可以作为承运人不承担直接责任(由他人签发货运单据,使用掌握的运输工具,或租用他人的运输工具,或委托他人完成货物运输,因而并不直接承担责任)。

(2) 在根据与委托方订立的协议或合同规定,或根据委托方指示进行业务活动时,货代必须以通常应有的责任心努力履行代理的职责,在授权范围内完成此项委任。

(3) 如实汇报一切重要事宜。货代在代理过程中必须向委托人提供真实的情况及材料,如有任何隐瞒或提供不实材料,给委托人造成损失,委托人有权向代理人提出索赔并撤销代理协议。

(4) 负有保密义务。在代理协议期间中,国际货运代理人不得擅自将代理过程中得到的商业秘密和重要材料泄露给第三者。

(二) 国际货运代理人的赔偿责任

委托人如果能证明在代理期间货物发生的损失是由货运代理人的过失造成的,即可向货运代理人提出索赔。

(三) 国际货运代理人的责任期限

国际货运代理人承担的责任期限为:从接收货物时开始至目的地将货物交给收货人为止,或根据指示将货物置于收货人指示的地点,作为完成履行合同中规定的交货义务的标志。

(四) 国际货运代理人的免责

由于以下原因造成的货物灭失或损坏国际货运代理人不承担责任:

- (1) 由于委托人或其他代理人的疏忽或过失。
- (2) 由于委托人或其他代理人在装卸、仓储或其他作业过程中的过失。
- (3) 由于货物的自然特性或潜在的缺陷。
- (4) 由于货物的包装不牢固、标识不清。
- (5) 由于货物送达地址不清、不完整、不准确。
- (6) 由于委托人对货物内容申述不清楚、不完整。
- (7) 由于不可抗力、自然灾害、意外原因等。

关于货运代理所承担的责任方面,还应注意以下几点:①货运代理历史上不承担延迟责任,而现代趋势是必须公开地承担,但其赔偿金以一至二倍的运费为限;②通常货运代理认为自己只是代理他人收取小额佣金、承担最小风险的代理人,如今代理应该承担更多的风险责任,并以此作为商业成功的代价;③还有一些货运代理,从某些业务经营实质考虑,实际上是被代理人而不是代理人。

为了防范国际货运代理中的责任风险,国际货运代理企业应投保国际货运代理企业责任险,其保险责任范围包括企业从事货代业务应承担的法律责任、错误、疏忽遗漏等责任。投保国际货运代理企业责任险的最低赔偿限额不低于 100 万元人民币,保险期限应不少于 1 年并应逐年连续投保。企业每增设一个分支机构,增加赔偿数额不低于 20 万元人民币赔偿限额。

四、国际货运代理企业的法律地位

委托代理协议一旦生效,委托方与货运代理人的关系则成为委托与被委托的关系,应承担各自责任和义务。代理人从事的货运代理业务仅限于授权范围内。在国际货运代理过程中,可以存在以下三种关系:

- (1) 委托方与货运代理人的关系。这种关系由委托协议或合同来确定。
- (2) 委托方与第三方的关系。这种关系由货运代理人与第三方订立的合同来确定。
- (3) 货运代理人与第三方的关系。这种关系由货运代理人与第三方订立的合同来确定。

以上所说的第三方是指由货运代理人仅以中间人的身份,为完成代理任务而找到的另一货运代理人。在这种情况下,此货运代理人已成为经纪人。

第三节 国际贸易基础知识

一、国际贸易术语

贸易术语是交易磋商和订立买卖合同过程中使用的专门用语。在一笔对外贸易业务交接货的过程中,涉及以下问题:①谁支付有关的费用,如货物的检验费、包装费、装卸费、运费、保险费、进出口税捐和其他杂项费用;②谁承担货物在运输途中可能发生的损失或灭失的风险;③谁承担安排运输、装货、卸货、办理货运保险、申请进出口许可证和报关纳税等责任。如逐项地对上述费用、风险和责任等进行洽谈往往会耗费买卖双方大量的时间和费用,而且会因为缺乏统一的标准和依据造成分歧,使交易难以达成。随着国际经济贸易的发展,人们在实践过程中总结出来了各种不同的贸易术语。使用贸易术语就能有效地解决上述问题,大大提高交易的效率。

贸易术语,又称为交易条件、价格术语,它是由三个字母组成的缩写,是一个简短的概念。使用贸易术语可以说明费用、风险和责任的划分,表明价格的构成,确定买卖双方在交接货物过程中应履行的义务。

在贸易合同的有关条款的磋商中,使用贸易术语可以显著地节省交易的时间和费用,简化交易谈判和贸易合同的内容,确定贸易合同的性质,因而贸易术语被广泛地应用于各国的对外贸易活动中,推动了国际贸易向前发展。

国际贸易术语属于国际惯例范畴。如买卖合同中注明某一术语以某一惯例解释为准,则该术语的惯例对双方当事人就有法律约束力,也排斥了该笔业务受某国法律的管辖。与国际贸易术语有关的国际贸易惯例主要包括:《1932 年华沙—牛津规则》、《1941 年美国对外贸易定义修订本》和《2000 年国际贸易术语解释通则》。其中《2000 年国际贸易术语解释通则》是国际商会对各种贸易术语解释的正式规则,被许多国家采纳使用。

根据《2000 年国际贸易术语解释通则》,国际贸易术语共有 13 个,按其共同特征归纳为 E、F、C、D 四组,E 组属于启运术语,F、C 组属于装运术语,D 组属于到达术语,如表 0-1 所示。对各种不同的术语要注意对其“风险划分界限(交货点)”和“费用划分界限”的研究。

表 0-1 13 种国际贸易术语一览表

贸易术语		含义		交货地点	风险转移界限	运输方式	承担责任		费用分担			
		英语	中文				安排运输	办理保险	运费	保费	出口税	进口税
E 组启运术语	EXW	EX Works	工厂交货	出口国	商品产地、所在地	买方处置货物后	任何	买方	买方	买方	买方	买方
F 组装运术语 (主运费未付)	FCA	Free Carrier	货交承运人		出口国内地、港口	承运人处置货物后	任何	买方	买方	买方	买方	卖方
	FAS	Free Alongside Ship	装运港船边交货		装运港口	货交船边后	水运	买方	买方	买方	买方	卖方
	FOB	Free on Board	装运港船上交货		装运港口	货物越过船舷	水运	买方	买方	买方	买方	卖方
	CFR	Cost and Freight	成本加运费		装运港口	货物越过船舷	水运	卖方	买方	卖方	买方	卖方
C 组装运术语 (主运费已付)	CIF	Cost Insurance and Freight	成本加保险费加运费		装运港口	货物越过船舷	水运	卖方	卖方	卖方	卖方	买方
	CPT	Carriage Paid to...	运费付至...		出口国内地、港口	承运人处置货物后	任何	卖方	买方	卖方	买方	卖方
	CIP	Carriage and Insurance Paid to...	运费保险费付至...		出口国内地、港口	承运人处置货物后	任何	卖方	卖方	卖方	卖方	买方

续表

贸易术语		含义		交货地点		风险转移界限	运输方式	承担责任		费用分担			
		英语	中文					安排运输	办理保险	运费	保费	出口税	进口税
D 组 到达 术语	DAF	Delivered at Frontier	边境交货	进 口 国	两国边境指定地点	买方处置货物后	任何	卖方	卖方	卖方	卖方	卖方	买方
	DES	Delivered Ex Ship	目的港船上交货		目的地港口	买方在船上收货后	水运	卖方	卖方	卖方	卖方	卖方	买方
	DEQ	Delivered Ex Quay	目的港码头交货		目的地港口	买方在码头收货后	水运	卖方	卖方	卖方	卖方	卖方	买方
	DDU	Delivered Duty Unpaid	未完税交货		进口国内	买方在指定地点收货后	任何	卖方	卖方	卖方	卖方	卖方	买方
	DDP	Delivered Duty Paid	完税后交货		进口国内	买方在指定地点收货后	任何	卖方	卖方	卖方	卖方	卖方	卖方

E 组只有 EXW 一种术语。按照此术语,卖方在生产地,如工厂或田间,将货物提供给买方。在全部 13 个术语中,对于卖方而言,E 组术语的风险和费用最小。

F 组包括 FCA、FAS 和 FOB 术语。对于 F 组术语,由于买方负责订立运输合同和指定承运人,所以卖方必须按买方的指示交运货物。F 组各术语的风险划分点与费用划分点互相重合。例如,FAS 风险划分点(交货点)是在装运港码头的船边,其费用的划分也在上述码头。

C 组包括 CFR、CIF、CPT 和 CIP 术语。对于 C 组术语,卖方必须负责安排货物运输,含签订运输合同并支付运输费用。如使用 CIF 和 CIP 术语,卖方还必须负责办理保险并支付保险费。C 组的交货点不同于费用划分点,即交货点是在装运港,费用点是在目的地(港)。如对于 CIF 术语,卖方交货任务是在货物越过船舷后就完成了,之后,风险就转移给了买方。但是从装运港到目的地(港)的正常运费和保险费由卖方承担。CIF 的费用划分点自装运港延伸至目的地(港)。C 组和 F 组术语下的货物买卖合同同属“装运合同”。卖方要承担货物交运前的风险和费用,以及货物交运后直到目的地(港)的费用。但在交运后,货物的任何风险是由买方承担,如货物离开装运地(港)后在运输途中发生的损失或灭失将由买方自己承担。C 组术语的实质是,卖方签订运输合同并支付到目的地的运费,对于 CIF 和 CIP 术语还提供保险,在装运地(港)按合同规定交货,之后发生的费用和 risk 由买方自己承担。

D 组包括了 DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP 五种术语,被称为到达术语。即卖方必须将货物运送到合同指定的目的地(港),并承担在目的地(港)交货前的一切费用和 risk。除了 DDP 术

语外,卖方在边境或进口国交货时无须办理进口清关手续。

《2000 年国际贸易术语解释通则》将买卖双方的义务各用 10 个项目列出,互相对应,标准规范,便于比较、检查。买卖方必须履行的义务包括:①提供符合合同规定的货物或支付货款;②许可证、批准文件及海关手续;③运输合同与保险合同;④交货或受领货物;⑤风险转移;⑥费用划分;⑦通知买方或通知卖方;⑧交货凭证、运输单证或有同等作用的电子信息;⑨货物检验、包装及标志;⑩其他义务。

二、国际货物买卖合同

在国际货物买卖活动中,买卖双方必须履行各自的义务,比如卖方必须要完成交货义务,买方必须要完成接受货物的义务,并支付相应的货款。买卖双方的义务都是由双方签订的合同规定的。国际货物买卖合同确保了各国之间的贸易活动能正常、有序地开展。

进出口业务工作是以合同为中心进行的,从交易洽商、签订合同到执行合同是一个十分复杂的过程。交易的洽商一般包括 4 个步骤:询盘、发盘、还盘和接受。也就是一方发出的实盘被另一方正当接受,合同即可成立。发出实盘和正当接受是合同成立的两个必要条件。经过洽商以后双方的意图达成一致,合同关系才能成立。合同是一个法律性文件,订约双方都要接受合同规定的权利和义务的约束,任何一方都不能单方面修改合同或不履行合同。否则,就要承担违反合同的法律后果。双方是否签订书面合同并不影响双方已经成立的合同关系,即使双方没有签订书面合同,只要一方发出实盘,并被另一方正当接受,双方就要受合同关系的约束。往来的函电或谈判记录就成为这种合同关系的证明文件。它也是签订书面合同的依据。

在我国的进出口贸易中,在合同关系成立前常常会由双方签订书面合同。大宗的、主要的商品要签订一个内容详尽、条款完整的销售合同(Sales Contract);一般的商品也要签一个内容简略的销售确认书(Sales Confirmation)。在一些特殊情况下,还可以做个电话成交记录或谈判记录。

一般来说,进出口业务中常用的合同形式可以根据合同的制作人、交易程序、商品的种类、贸易的方式和交货地点分类。见表 0-2。

表 0-2 进出口业务中常用的合同形式

分类的方式	合同的类型
按照制作人	卖方:销售合同;买方:订购合同(Purchase Contract)
按照交易程序	买卖合同;运输合同;保险合同
按照商品种类	在合同前面冠以不同商品的名称
按照贸易方式	单边结汇合同;易货合同;包销合同;代理合同;寄售合同;租赁合同
按照交货地点	内陆交货合同;目的地交货合同;装运港交货合同

一般国际货物买卖合同是由三个部分构成:合同的头部、中部(合同的标的物——商品)、尾部。重点是中部。

合同的头部包括:合同名称;合同编号;缔约日期;缔约地点;缔约双方名称、电话、电子邮件地址以及公司地址。

合同的尾部包括:使用的文字、文字的效力、有效份数、双方签字。

合同中部(合同的标的物——商品),包括以下方面:

(1) 商品的名称:商品的名称要统一;不能只写目录编号,不写商品名称;有商品牌号的商品,应写上商品牌号;我国特产商品,应写上产地名称。

(2) 品质规格:要明确具体;必须适合外销的要求,高低适中,不宜过紧;规格标准可以有个幅度;按重量计算规格的,要写明重量单位;避免使用“合理误差”之类的字眼。

(3) 数量:所有出口商品要以我方重量证明为准;数量单位一定要明确;按重量计算的商品,应明确毛重、净重、“以毛作净”、公量等;要注意写上“溢短装条款”。

(4) 单价(Unit Price):计价单位,应与数量单位一致;价格条件,即使用的贸易术语;计价货币;单位价格;佣金的使用。

(5) 总值(Total Amount):总值要大写;总值货币与单价货币要一致;溢短装数量的金额,品质增减价,在合同总值中不计。

(6) 包装和运输标记(Packing and Shipping Mark):要明确包装所用材料、重量;要明确规定包装重量的计算;明确包装费用负担方;确定唛头。

(7) 装运口岸(Port of Shipment):尽量具体;可列几个装运口岸;可定为“中国口岸,由卖方决定”。

(8) 目的口岸(Port of Destination):CFR 和 CIF 条件下的目的口岸,应与条件中的目的港一致;在 CFR 和 CIF 条件下,目的港一般只选一个,以避免租船订舱的困难;目的地(港)不要过于笼统。

(9) 装运日期(Time of Shipment):装运日期要有一个幅度;装运日期可以和付款条件联系起来;装运条款必须明确。

(10) 支付条款(Clause of Payment):采用预付货款方式时,应订明买方付款的期限;采用托收方式时,要明确具体的托收方式;采用信用证方式时,要将信用证的主要条款列出,并尽量对我方有利。

(11) 装运条款(Clause of Shipment):对 FOB 合同,一应明确租船责任;二要规定买方一般应在装运前十天用电报通知船名、船期、预计装载量等,以便卖方备货装船。CIF、CFR 合同应包括:租船订舱由卖方办理;为防止租不到直达船,应争取在合同上写上“允许转船”(Transshipment Allowed);如果是大宗货物还应写上“允许分批装运”(Partial Shipment Permitted)。

(12) 装船通知(Notice of Loading):货物装船后,卖方应将合同号码、商品名称、数量、总值、船名、目的地口岸、开船日期等及时通知买方,以便买方及时投保或接货。

(13) 装船单据(Shipping Documents):卖方装船交货后,即可向银行交单结汇。主要单据包括:提单(Bill of Lading, B/L)、发票(Invoice)、重量单(Weight Memo)、装箱单(Packing List)、尺码单(Measurement Note)、商检证(Inspection Certificates of Commodities)、保险单(Policy)等。

(14) 检验条款(Clause of Inspection):在出口合同中,一般情况下,采取以我方商检证为议付的依据,以对方复检验为索赔依据。

(15) 保险条款(Clause of Policy):按合同的不同价格条件作出不同的规定。

(16) 不可抗力(Force Majeure):对于不可抗力条款的订法,应根据造成不可抗力的不同原因作出规定。

(17) 仲裁(Arbitration):一般有两种规定方法,一是提交中国国际贸易促进委员会对外贸