



“十二五”普通高等教育本科国家级规划教材

国际货物与通关

第3版

白世贞 徐玲玲◎主编



中国财富出版社
CHINA FORTUNE PRESS

“十二五”普通高等教育本科国家级规划教材

国际货物与通关

(第3版)

白世贞 徐玲玲 主编

中国财富出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货物与通关 / 白世贞, 徐玲玲主编. —3 版. —北京: 中国财富出版社, 2015. 3
(“十二五”普通高等教育本科国家级规划教材)
ISBN 978-7-5047-5580-3

I. ①国… II. ①白… ②徐… III. ①国际贸易—高等学校—教材 ②国际贸易—海关
手续—高等学校—教材 IV. ①F74

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 047006 号

策划编辑 张 茜
责任编辑 曹保利 禹 冰

责任印制 何崇杭
责任校对 杨小静

出版发行	中国财富出版社 (原中国物资出版社)		
社 址	北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼	邮政编码	100070
电 话	010-52227568 (发行部)	010-52227588 转 307 (总编室)	
	010-68589540 (读者服务部)	010-52227588 转 305 (质检部)	
网 址	http://www.cfpress.com.cn		
经 销	新华书店		
印 刷	中国农业出版社印刷厂		
书 号	ISBN 978-7-5047-5580-3/F·2323		
开 本	787mm×1092mm 1/16	版 次	2015 年 3 月第 3 版
印 张	16.75	印 次	2015 年 3 月第 1 次印刷
字 数	397 千字	定 价	36.00 元

版权所有·侵权必究·印装差错·负责调换

第3版说明

自《国际货物与通关》(第2版)教材付梓以来多次印刷,受到广大读者朋友,特别是物流学者、专家的肯定并给予大量有价值的建议。全国有很多的物流及相关专业开设以本教材命名的课程,哈尔滨商业大学等以本教材为主要载体进行精品课程建设。同时,另有数以千计的物流管理爱好者选择本书作为自修教材。

随着物流业对外开放及海关保税物流园区等新理论、新实践的运行,原教材部分内容特别是海关通关知识方面已经不能满足国际货物与通关理论和实践发展的需要,本着与时俱进、强化素质教育的原则,现本教材出版第3版。

与第2版教材相比,第3版教材增加了《2010年国际贸易术语解释通则》使用要求以及其与《2000年国际贸易术语解释通则》的区别,增加了《2010年国际贸易术语解释通则》下的术语、税费计算实例、电子手册下进出口货物报关程序、电子账册下进出口货物报关程序等;更新了报关制度、一般货物进出口通关制度、保税货物进出口通关制度等内容;对原书部分勘误进行了校正。

本教材同时也作为2007年黑龙江省高等教育教改试点项目、黑龙江省新世纪教改工程立项课题“物流管理专业国际货物与通关课程加强学生素质教育方法和途径的研究与实践”的教研课题成果,并获2009年黑龙江省高等教育教学成果二等奖。



目 录

第一章 国际贸易概述	(1)
第一节 概述	(1)
第二节 与贸易术语有关的国际惯例	(3)
第三节 国际贸易术语	(8)
第四节 国际贸易方式	(22)
第二章 国际货物买卖合同条款	(40)
第一节 合同的标的	(40)
第二节 商品的价格	(49)
第三节 货物的交付	(54)
第四节 货款的结算	(71)
第三章 争议的预防和处理	(79)
第一节 商品检验	(79)
第二节 索赔	(82)
第三节 不可抗力	(84)
第四节 仲裁	(87)
第四章 国际贸易合同的磋商与订立	(92)
第一节 合同的磋商	(92)
第二节 合同的订立	(98)
第三节 电子商务	(100)
第五章 国际贸易合同的履行	(102)
第一节 备货	(102)
第二节 催证、审证和改证	(104)



第三节	租船、订舱和装运	(108)
第四节	制单结汇	(110)
第六章	海关与报关	(112)
第一节	海关的产生与发展	(112)
第二节	海关的性质、工作任务与职权	(113)
第三节	报关制度	(118)
第七章	进出口货物的通关制度	(140)
第一节	海关通关制度	(140)
第二节	进出口货物的申报	(144)
第三节	进出口货物的查验	(160)
第四节	进出口货物的征税和放行	(163)
第八章	保税进出口货物的通关	(168)
第一节	保税加工货物	(168)
第二节	保税物流货物	(184)
第九章	其他进出口货物的通关	(203)
第一节	特定减免税货物	(203)
第二节	暂准进出境货物	(207)
第三节	转关运输	(213)
第四节	过境、转运和通运货物	(217)
第五节	无代价抵偿货物	(220)
第十章	进出口税费	(223)
第一节	进出口税费概述	(223)
第二节	进出口货物完税价格的确定	(231)
第三节	进口货物原产地的确定与税率适用	(240)
第四节	税费减免、退补	(251)
参考文献		(258)



第一章 国际贸易概述

第一节 概述

一、国际贸易的产生和发展

国际贸易是在一定的历史条件下产生和发展起来的。国际贸易的产生必须有可供交换的剩余产品及在各自独立的社会实体之间进行商品交换,因此,社会生产力的发展和社会分工的扩大是国际贸易产生和发展的基础。

当今世界各国的经济都得到了极大的发展,生产力得到了极大的提高,各国都在努力开辟和扩大国外市场以发展本国经济,因此国际贸易在每个国家的经济中都占有越来越重要的地位,在各国的发展中,国际贸易的依存度越来越高。我国自改革开放以来,经济水平有了极大提高,进出口额迅速增加。2012年,我国外贸进出口总值38667.6亿美元,比上年增长6.2%。其中出口总额20498.3亿美元,增长7.9%;进口总额18178.3亿美元,增长4.3%;贸易顺差2311亿美元,扩大48.1%。2013年,进出口总额41603.31亿美元,同比增长7.6%。其中出口总额22100.42亿美元,增长7.9%,进口总额19502.89亿美元,增长7.3%。进出口相抵,全年顺差2597.53亿美元。

二、国际贸易的作用

目前,世界各国的经济关系已从单纯的进出口买卖关系发展成为多种形式的经济关系,从商品的进出口演变到了劳务的输出输入,商品贸易、技术贸易、服务贸易多头并进,由满足物质享受的商品到满足精神享受的旅游,商品结构、贸易方式都发生了很大变化,国际贸易在国际经济关系中有着十分重要的地位。世界上没有一个发达国家是闭关自守的,他们都在经济上与其他国家相互依靠,美国是这样,日本是这样,欧洲国家是这样,其他发达国家也都是这样。这些国家在经济上都在影响别国和受别国影响,而这种影响和被影响的相互依靠现象则正是通过国际贸易这个传递渠道来实现的。

此外,国际贸易还成为各国进行政治斗争的重要内容,国际贸易政策已成为各国对外政策的组成部分。新中国成立初期,以美国为首的帝国主义国家对我国实行封锁禁运,中断贸易关系,就是通过国际贸易。建立经济贸易集团来扩大势力范围,是现在世界范围内众多区域性的经济集团产生的原因。与此同时,对外贸易也可以用来制裁那些违背联合国



宪章的行为，制裁侵犯人权、实行种族歧视的国家。

总之，通过对外贸易，可以扩大国家间的相互作用，促进相互的经济合作，同时改善国际环境，为本国的经济发展创造良好的外部条件。

三、国际贸易分类

国际贸易可以分成很多种类，分类的方法可以从商品的移动方向、国境或关境、商品形式和货物的运输方式等几个方面进行分类。同时还可以以清偿方式与贸易参加国等方面进行分类，具体分类可用表 1-1 表示。

表 1-1

国际贸易的分类

按货物移动方向划分	出口贸易
	进口贸易
	过境贸易
按国境或关境划分	总贸易
	专门贸易
按商品形式划分	有形商品贸易
	无形商品贸易
按货物运输方式划分	陆路贸易
	海路贸易
	空运贸易
按贸易参加国划分	直接贸易
	间接贸易
	转口贸易
按清偿方式划分	自由结汇方式贸易
	易货方式贸易
按贸易伙伴经济水平划分	平行贸易
	垂直贸易
按贸易方式划分	一般贸易
	加上贸易
	补偿贸易
	设备投资
	援助捐赠
	易货贸易



第二节 与贸易术语有关的国际惯例

在国际贸易业务实践中,由于各国法律制度、贸易惯例和习惯做法不同,因此,国际上对各种贸易术语的解释与运用互有差异,从而容易引起纠纷。为了避免各国在对贸易术语解释上出现分歧或引起争议,有些国际组织和商业团体便分别就某些贸易术语作出统一的解释与规定。这些解释和规定为较多国家的法律界和工商界所熟悉、承认和接受,就成为有关贸易术语的国际贸易惯例。

目前,在国际上有较大影响的有关贸易术语的惯例有 3 种,下面分别作说明。

一、《1932 年华沙—牛津规则》

《1932 年华沙—牛津规则》(Warsaw - Oxford Rules 1932)(以下简称《华沙—牛津规则》)是国际法协会专门为解释 CIF 合同而制定的。19 世纪中叶, CIF 贸易术语开始在国际贸易中被广泛采用,然而对使用这一术语时买卖双方各自承担的具体义务,并没有统一的规定和解释。为此,国际法协会于 1928 年在波兰首都华沙开会,制定了关于 CIF 买卖合同的统一规则,称之为《1928 年华沙规则》,共包括 22 条。其后,在 1930 年的纽约会议、1931 年的巴黎会议和 1932 年的牛津会议上,将此规则修订为 21 条并更名为《1932 年华沙—牛津规则》,沿用至今。这一规则对于 CIF 合同的性质、买卖双方所承担的风险、责任和费用的划分及所有权转移的方式等问题都作了比较详细的解释。《1932 年华沙—牛津规则》在总则中说明,这一规则供交易双方自愿采用,凡明示采用《1932 年华沙—牛津规则》者,合同当事人的权利和义务均应援引本规则的规定办理。经双方当事人明示协议,可以对本规则的任何一条进行变更、修改或增添。如本规则与合同发生矛盾,应以合同为准。凡合同中没有规定的事项,应按本规则的规定办理。

二、《1941 年美国对外贸易术语定义修正本》

1919 年,代表美国商会、美国进口商全国协会和全国对外贸易协会等 9 个商业团体的联合委员会制定了《美国出口报价及其缩写条例》,解释了有关对外贸易术语定义。1941 年,在美国第 27 届全国对外贸易会议上作了修订,并改称为《1941 年美国对外贸易术语定义修正本》(以下简称《定义修正本》)。该修正本在同年被美国商会、全国进口商协会和全国对外贸易协会所采用,并由全国对外贸易协会予以发行。

该修正本以美国贸易中习惯的 FOB 契约条件为基础,对 6 种贸易术语作了解释。

(1) 产地交货 (Ex Point of Origin), 如工厂、矿山、农场、仓库交货等,按此术语,卖方必须在限定期限内在约定地点将货物置于买方控制之下。

(2) 在运输工具上交货 (FOB), 此术语又分为 6 种类型: “指定起运地交货”(FOB—name inland carrier named inland point of departure); “在内陆指定的起运地的指定内陆运输工具上交货,运费预付到指定的出口地点”(FOB—named inland carrier

at named inland point of departure , freight prepaid to named point of exportation); “指定内陆起运工具上交货, 并扣除至指定地点的运费” (FOB——named inland carrier at named inland point of departure , freight allowed to named point); “在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货” (FOB——named inland carrier at named inland point exportation); “指定装运港船上交货” (FOB——vessel named port of shipment); “进口国指定内陆地点交货” (FOB——named inland point in country of importation)。

(3) 船边交货 (Free Alongside Ship, FAS), 即指定装运港船边交货。卖方负责将货物交到装运港买方所指定的海轮船边, 船上吊钩所及之处; 或交到买方指定的码头。

(4) 成本加运费 (指定目的地) (C&F——named point of destination)。即卖方报价包括将货物运到指定目的地的运输费用在内。

(5) 成本加保险费、运费 (指定目的地) (CIF——named point of destination)。即报价包括货物的成本、海运保险费用和将货物运至目的地的运输费用。

(6) 目的港码头交货 (Ex Dock——named port of importation)。卖方报价包括货物成本和将货物运到指定进口港码头所需的全部附加费用, 并交纳进口税。

《1941 年美国对外贸易术语定义修正本》在美洲地区采用较为广泛, 有较大影响。由于它对贸易术语的解释在个别方面与其他惯例解释有所不同, 因此, 在对美洲贸易时应特别注意。近年来在美洲, 国际商会的解释通则逐渐取代美国定义修正本的趋向越来越明显。

三、《2000 年国际贸易术语解释通则》

《2000 年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2000, 简称《2000 通则》) 是由国际商会制定的。国际商会是一个促进国际贸易的国际民间团体, 成立于 1919 年, 总部设在法国巴黎。早在 1936 年, 国际商会就制定了一个惯例, 作为贸易条件的解释规则, 当时定名为《国际贸易术语》(International Commercial Terms, 简称 INCOTERMS 1936), 副标题为《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms)。

自 1936 年制定以来, 为了适应国际贸易的发展, 先后于 1953 年、1967 年、1976 年、1980 年和 1990 年进行过五次修订, 考虑到最近出现的无关税区的广泛发展, 交易中使用电子讯息的增多及运输方式的变化, 国际商会经过了两年的修订过程, 于 1999 年 7 月正式出版了它的第六次修订本, 即《INCOTERMS 2000》。《INCOTERMS 2000》已于 2000 年 1 月 1 日起生效。

国际商会推出《2000 通则》时, 在其引言中指出, 进行国际贸易时, 除了订立买卖合同外, 还要涉及运输合同、保险合同、融资合同等。这些合同相互关联, 互相影响, 但《2000 通则》只限于对货物买卖合同中交易双方权利义务的规定, 而且该货物是有形的, 不包括电脑软件之类的东西。作为买卖合同中的卖方, 其基本义务可概括为交货、交单和转移货物的所有权, 但《2000 通则》也仅仅涉及前两项内容, 它不涉及所有权和其他产



权的转移问题，也不涉及违约及其后果等问题。

与《1990 通则》对《1980 通则》的修改相比，《2000 通则》对《1990 通则》的改动不大，带有实质性内容的变动只涉及三种术语，即 FCA、FAS 和 DEQ。但在规定各种术语下买卖双方承担的义务时，《2000 通则》在文字上还是作了一些修改，使其含义更加明确。

国际商会在对《2000 通则》的介绍中，将各种常用的专业词语，如“发货人”（Shipper）、“交货”（Delivery）、“通常的”（Usual）等，作了明确的解释。

在内容和结构方面，《2000 通则》保留了《1990 通则》包含的 13 种术语，并仍将这 13 种术语按不同类别分为 E、F、C、D 四个组。E 组只包括 EXW 一种贸易术语。这是在商品产地交货的贸易术语。F 组包含有 FCA、FAS 和 FOB 3 种术语，按这些术语成交，卖方须将货物交给买方指定的承运人，从交货地至目的地的运费由买方负担。C 组包括 CFR、CIF、CPT、CIP 4 种术语。采用这些术语时，卖方要订立运输合同，但不承担从装运地起运后所发生的货物损坏或灭失的风险及额外费用。D 组中包括 5 种术语，它们是 DAF、DEQ、DES、DDU 和 DDP。按照这些术语达成交易，卖方必须承担将货物运往指定的进口国交货地点的一切风险、责任和费用。具体内容见表 1-2。

表 1-2

《2000 通则》术语分类

	贸易术语	风险转移界限	出口清关责任 费用承担者	进口清关责任 费用承担者	适用的 运输方式
E 组	EXW（Ex Works）工厂 交货	卖方所在地货交 买方处置时	买方	买方	任何方式
F 组	FCA（Free Carrier）货交 承运人	货交承运人监 管时	卖方	买方	任何方式
	FAS（Free Alongside Ship） 船边交货	装运港船边	卖方	买方	水上运输
	FOB（Free on Board）装 运港船上交货	装运港船舷	卖方	买方	水上运输
C 组	CFR（Cost and Freight） 成本加运费	装运港船舷	卖方	买方	水上运输
	CIF（Cost、Insurance and Freight）成本、保险费加 运费	装运港船舷	卖方	买方	水上运输
	CPT（Carriage Paid To） 运费付至	货交承运人监 管时	卖方	买方	任何方式



续 表

	贸易术语	风险转移界限	出口清关责任 费用承担者	进口清关责任 费用承担者	适用的 运输方式
C 组	CIP (Carriage and Insurance Paid To) 运费、保险费付至	货交承运人监管时	卖方	买方	任何方式
D 组	DAF (Delivered at Frontier) 边境交货	货交买方处置时	卖方	买方	任何方式
	DES (Delivered Ex Ship) 目的港船上交货	货交买方处置时	卖方	买方	水上运输
	DEQ (Delivered Ex Quay) 目的港码头交货	货交买方处置时	卖方	买方	水上运输
	DDU (Delivered Duty Unpaid) 未完税交货	指定目的地货交买方处置时	卖方	买方	任何方式
	DDP (Delivered Duty Paid) 完税后交货	指定目的地货交买方处置时	卖方	卖方	任何方式

四、《2010 年国际贸易术语解释通则》

国际商会（ICC）重新编写的《2010 年国际贸易术语解释通则》（INCOTERMS 2010，简称《2010 通则》），是国际商会根据国际货物贸易的发展，对《2000 通则》的修订，2010 年 9 月 27 日公布，于 2011 年 1 月 1 日开始全球实施，《2010 通则》较《2000 通则》更准确地标明各方承担货物运输风险和费用的责任条款，令船舶管理公司更易理解货物买卖双方支付各种收费时的角色，有助于避免现时经常出现的码头处理费（THC）纠纷。此外，新通则亦增加大量指导性贸易解释和图示，以及电子交易程序的适用方式。

《2000 通则》和《2010 通则》的主要区别如下。

（1）一种新的术语——DAP。通则已经将 13 种不同的术语减为 11 种。这是由一种新的术语，DAP（地点交货）取代 DAF、DES 和 DDU 而实现的。所谓 DAP 术语，就像被取代的那些术语，是“实质性交货”术语，在将货物运至目的地过程中涉及的所有费用和 risk 由卖方承担。此术语适用于任何运输方式，因此也适用于各种 DAF、DES 及 DDU 以前被使用过的情形。

（2）11 种贸易术语的分类。《2000 通则》中的 13 种术语按术语缩写首字母分成四组，即 E 组（EXW）、F 组、C 组及 D 组。这种分类反映了卖方对于买方的责任程度。FCA 或者适用国内贸易的 EXW，利用交货的完成及在尽可能早的时间把风险转移给买方从而赋



予卖方最少的责任。相反地，D组术语或者说“实质性交货”术语，利用交货的完成及在尽可能晚的时间把风险转移给买方从而赋予卖方最多的责任。这种分类仍然很重要，尤其是在当事人对《2010 通则》中的 11 种贸易术语作出选择时。

然而，《2010 通则》将这 11 种术语分成了截然不同的两类。

第一类，包括那些适用于任何运输方式，包括多式运输的 6 种术语。EXW、FCA、CPT、CIP、DAP 和 DDP 术语这类。这些术语可以用于没有海上运输的情形。但要谨记，这些术语能够用于船只作为运输的一部分的情形，只要卖方交货点，或者货物运至买方的地点，或者两者兼备，在船舷前面。

第二类，实际上包含了比较传统的只适用于海运或内河运输的 5 种术语。这类术语条件下，卖方交货点和货物运至买方的地点均是港口，所以“唯海运不可”就是这类术语标签。FAS、FOB、CFR、CIF 和 DEQ 属于本类术语。

(3) 国内和国际贸易术语。贸易术语在传统上被运用于表明货物跨越国界传递的国际销售合同。然而，世界上一些地区的大型贸易集团，像东盟和欧洲单一市场的存在，使得原本实际存在的边界通关手续变得不再那么有意义。因此，《2010 通则》的编撰委员会认识到这些术语对国内和国际销售合同都是适用的。所以，《2010 通则》在一些地方作出明确说明，只有在适用的地方，才有义务遵守出口/进口所需的手续。

两方面的发展使国际商会确信在这个方向上作一个改动是适时的。首先，一个强有力的证据就是事实上很多交易者将通则普遍运用于纯粹的内贸合同。其次，在美国人们更愿意选择通则而不是统一商法典装运和交货条款运用于国内贸易。

(4) 使用指南。每一种《2010 通则》中的术语在其条款前面都有一个使用指南。指南解释了每种术语的基本原理：何种情况应使用此术语；风险转移点是什么；费用在买卖时是如何分配的。这些指南并不是术语正式规则的一部分：它们是用来帮助和引导使用者准确有效地为特定交易选择合适的术语。

(5) 电子通信。通则的早期版本已经对需要的单据作出了规定，这些单据可被电子数据交换信息替代。不过现在《2010 通则》赋予电子通信方式完全等同的功效，只要各方当事人达成一致或者在使用地是惯例。这一规定有利于新的电子程序的演变发展。

(6) 保险。《2010 通则》是自全协会货物保险条款修改以来的第一个版本，这个最新版本在所修改内容中充分考虑了这些保险同款的变动。《2010 通则》在涉及运输和保险合同条款中罗列了有关保险责任的内容，原本它们属于内容比较泛化而且有着比较泛化标题“其他义务”的条款，在这方面，为了阐明当事人的义务，对条款中涉及保险的内容作出修改。

(7) 有关安全的核准书及这种核准书要求的信息。如今对货物在转移过程中的安全关注度很高，因而要求检定货物不会因除其自身属性外的原因而造成对生命财产的威胁。因此，在各种术语条款内容中包含了取得或提供帮助取得安全核准的义务，比如货物保管链。

(8) 码头装卸费。按照“C”组术语，卖方必须负责将货物运输至约定目的地：表面

上是卖方自负运输费用,但实际上是由买方负担,因为卖方早已把这部分费用包含在最初的货物价格中。运输成本有时包括货物在港口内的装卸和移动费用,或者集装箱码头设施费用,而且承运人或者码头的运营方也可能向接受货物的买方收取这些费用。譬如,在这些情况下,买方就要注意避免为一次服务付两次费,一次包含在货物价格中付给卖方,一次单独付给承运人或码头的运营方。《2010 通则》在相关术语的条款中对这种费用的分配作出了详细规定,旨在避免上述情况的发生。

(9) 连串销售。在商品的销售中,有一种和直接销售相对的销售方式,货物在沿着销售链运转的过程中频繁地被销售好几次。在这种情况下,在一连串销售中间的销售商并不将货物“装船”,因为它们已经由处于这一销售串中的起点销售商装船。因此,连串销售的中间销售商对其买方应承担的义务不是将货物装船,而是“设法获取”已装船货物。着眼于贸易术语在这种销售中的应用,《2010 通则》的相关术语中同时规定了“设法获取已装船货物”和将货物装船的义务。

第三节 国际贸易术语

一、《2000 通则》常用的几种贸易术语

目前 FOB、CIF、CFR 是国际贸易中,也是在我国对外贸易中被广泛使用的 3 种传统的贸易术语。同时,随着运输技术的发展,在这 3 种传统术语基础上发展起来的 FCA、CPT 和 CIP 3 种术语也是国际贸易中适用面很广的主要术语。现将这 6 种常用术语的主要内容及应注意问题分述如下。

(一) FOB

FOB—Free On Board (…named port of shipment), 装运港船上交货 (……指定装运港)。“装运港船上交货”,又称“船上交货”,使用这一贸易术语,要注明装运港名称。这一术语是指卖方负责在合同规定的日期或期间内,在指定的装运港把货物装到买方指定的船上,并负担货物装上船为止的一切费用和 risk。本术语仅适用于海洋或内河运输。

根据《2000 通则》的解释,FOB 合同买卖双方的主要责任如下。

1. 卖方义务

- (1) 在合同规定的装运港和日期或期间内,将货物装上买方指定的船只并通知买方。
- (2) 负责货物在装运港越过船舷为止的一切费用和 risk。
- (3) 负责办理出口手续,提供出口许可证,支付出口关税和费用。
- (4) 负责提供商业发票、清洁的已装船单据及合同规定的其他单据。

2. 买方义务

- (1) 负责租船或订舱,支付运费,并将船名、装船地点和装船时间通知卖方。
- (2) 负担货物在装运港越过船舷时起的一切费用和 risk。



(3) 按照合同规定支付货款, 并收取符合合同规定的货物和单据。

(4) 取得进口许可证或其他官方证件, 办理进口报关手续及必要时经另一国的过境海关手续, 并支付上述有关费用。

《2000 通则》中还规定, 如果买方指定的船只未能按时到港或接运货物, 或者买方未能就派船问题给予卖方适当的通知, 那么, 只要货物已被特定化为本合同项下的货物, 自规定的交货期届满之后, 买方就要承担货物灭失或损坏的风险。

3. 使用 FOB 术语应注意的问题

(1) “船舷为界”的确切含义。以装运港船舷作为划分风险的界限是 FOB、CFR 和 CIF 同其他贸易术语的重要区别之一。“船舷为界”表明货物在装上船之前的风险, 包括在装船时货物跌落码头或海中所造成的损失, 均由卖方承担。货物装上船之后, 包括在起航前和在运输过程中所发生的损坏或灭失, 则由买方承担。以“船舷为界”划分风险是历史上形成的一项行之有效的规则, 由于其界限分明, 易于理解和接受, 故沿用至今。严格地讲, 船舷为界只是说明风险划分的界限, 它并不表示买卖双方的责任和费用划分的界限。这是因为装船作业是一个连续过程, 在卖方承担装船责任的情况下, 必须完成这一全过程。关于费用划分问题, 《2000 通则》中有关 FOB 的卖方义务第 6 条中规定: “卖方必须支付与货物有关的一切费用, 直至货物在指定装运港已越过船舷时为止。”这实际上是指, 在一般情况下, 卖方要承担装船的主要费用, 而不包括货物装上船后的理舱费和平舱费。但在实际业务中, 买卖双方完全可以出于不同的考虑, 对于装船费用负担问题作出各种不同的规定。

(2) 关于船货衔接问题。按照 FOB 术语成交的合同属于装运合同, 这类合同中卖方的一项基本义务是按照规定的时间和地点完成装运。然而由于 FOB 条件下是由买方负责安排运输工具, 所以, 这就存在一个船货衔接的问题。如果处理不当, 自然会影响到合同的顺利执行。根据有关法律和惯例, 如果买方未能按时派船, 这包括未经对方同意提前将船派到和延迟派到装运港, 卖方都有权拒绝交货, 而且由此产生的各种损失, 如空舱费 (Dead Freight)、滞期费 (Demurrage) 及卖方增加的仓储费等, 均由买方负担。如果买方指派的船只按时到达装运港, 而卖方却未能备妥货物, 那么, 由此产生的上述费用则由卖方承担。有时双方按 FOB 价格成交, 而后来买方又委托卖方办理租船定舱, 卖方也可酌情接受。但这属于代办性质, 其风险和费用仍由买方承担, 就是说运费和手续费由买方支付, 而且如果卖方租不到船, 他不承担责任, 买方无权撤销合同或索赔。总之, 按 FOB 术语成交, 对于装运期和装运港要慎重规定, 签约之后, 有关备货和派船事宜, 也要加强联系, 密切配合, 保证船货衔接。

(3) 个别国家对 FOB 的不同解释。以上有关 FOB 的解释都是按照国际商会的《2000 通则》作出的, 然而, 不同的国家和不同的惯例对 FOB 的解释并不完全统一。它们之间的差异在有关交货的地点、风险划分界限及卖方承担的责任义务等方面的规定上都可体现出来。如在北美国家采用的《1941 年美国对外贸易术语定义修订本》中, 将 FOB 概括为 6 种, 其中前 3 种是在出口国内陆指定地点的内陆运输工具上交货, 第 4 种是在出口地点



的内陆运输工具上交货，第5种是在装运港船上交货，第6种是在进口国指定内陆地点交货。上述第4种和第5种在使用时应加以注意。因为这两种术语在交货地点上有可能相同，如都是在旧金山交货，如果买方要求在装运港口的船上交货，则应在FOB和港名之间加上“Vessel”字样，变成“FOB Vessel San Francisco”，否则，卖方有可能按第4种情况在旧金山的内陆运输工具上交货。即使都是在装运港船上交货，关于风险划分界限的规定也不完全一样。按照《1941年美国对外贸易术语定义修订本》的解释，买卖双方划分风险的界限不是在船舷，而是在船上。卖方责任之三规定：“承担货物一切灭失及货物损坏责任，直至在规定日期或期限内，已将货物装载于轮船上为止。”另外，关于办理出口手续问题上也存在分歧。按照《2000通则》的解释，FOB条件下，卖方义务之三是“自负风险及费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所必需的一切海关手续”。但是，按照《1941年美国对外贸易术语定义修订本》的解释，卖方只是“在买方请求并由其负担费用的情况下，协助买方取得由原产地或装运地国家签发的，为货物出口或在目的地进口所需的各种证件”。所以，在我国同美国、加拿大等国家从事的进出口业务中，采用FOB成交时，应对有关问题在合同中具体订明，以免因解释上的分歧而引起争议。

（4）装货费用负担问题。为了说明装船费用的承担问题，买卖双方常常在FOB术语后加列附加条件，这就形成了FOB术语的变形，具体有以下几种：

①FOB班轮条款（FOB Liner Terms）：由船公司负责装船，装船费由买方在支付运费时一起支付，卖方不承担装船费用。

②FOB吊钩下交货（FOB Under Tackle）：卖方将货物运到买方指派船舶的吊钩下，在吊钩所及之处把货物交给船方，由船方负责将货物装船，卖方不负责装船。

③FOB理舱费在内（FOB Stowed）：卖方负责将货物装上船舶，并负责理舱，承担装船费和理舱费。理舱费是指货物入舱后对货物的整理和安置而产生的费用。

④FOB平舱费在内（FOB Trimmed）：卖方负责将货物装上船舶，并负责平舱，承担装船费和平舱费。平舱费是指散装货物入舱后对散装货物进行平整所需要的费用。

⑤FOB理舱费和平舱费在内（FOB Stowed and Trimmed, FOBST）：卖方负责将货物装上船舶，并负责理舱和平舱。

（二）CFR

CFR——Cost and Freight (…named port of destination)，成本加运费（……指定目的港）。

“成本加运费（……指定目的港）”，是指在装运港货物越过船舷卖方即完成交货，卖方必须支付将货物运至指定的目的港所需的运费和费用。但交货后货物灭失或损坏的风险，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。因此，就卖方的责任而言，CFR的基本含义是在FOB的基础上增加了办理租船订舱和支付装运港至目的港的运费和费用，CFR术语要求卖方办理出口清关手续。该术语仅适用于海运或内河运输。



如当事各方无意越过船舷交货，则应使用 CPT 术语。

按《2000 通则》对 CFR 的解释，买卖双方各自承担的主要义务如下。

1. 卖方义务

(1) 必须在装运港，在约定的日期或期限内，将符合合同的货物交至运往指定目的港船上，并及时通知买方。

(2) 必须自担风险和费用，取得任何出口许可证或其他官方许可，并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。

(3) 负责租船或订舱，并支付至目的港的运费和费用，包括货物的装船费用。

(4) 负担货物在装运港越过船舷为止的一切费用和 risk。

(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。如买卖双方约定为用电子方式通信，则所有单据可以由具有同等作用的电子数据交换 (EDI) 讯息代替。

2. 买方义务

(1) 必须自担风险和费用，取得任何进口许可证或其他官方许可，并在需要办理海关手续时，办理货物进口及从他国过境的一切海关手续。

(2) 负担货物在装运港越过船舷后的一切费用和 risk。

(3) 接受卖方提供的与合同相符的有关交货凭证，按照合同规定受领货物并支付价款。

3. 使用 CFR 术语应注意的几个问题

(1) 关于装船通知的问题。按 CFR 术语成交，由卖方安排运输，由买方办理货运保险，如卖方不及时发出装船通知，则买方就无法及时办理货运保险，甚至有可能出现漏保货运险的情况。因此，卖方装船后务必及时向买方发出装船通知；否则，卖方应承担货物在运输途中的 risk 损失。

(2) 关于费用划分与 risk 划分的分界点问题。按 CFR 条件成交，risk 转移的界限是在装运港货物越过船舷时为分界点，所以属于装运港交货的贸易术语，卖方只保证按时装运，并不保证货物按时抵达目的港，也不承担把货物送到目的港的义务。在费用划分方面，卖方只支付承运人从装运港至目的港的正常运费，途中发生意外事故而产生的额外费用应由买方负担。

(3) 卸货费用负担问题。按照 CFR 条件成交，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，由于装卸费用已打入班轮运费之中，故在卸货费由谁负担上不会引起争议。而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？由于世界各港中的惯例不同，对于卸货费用也有不同的规定。为了解决这个问题，就产生 CFR 贸易术语的各种变形。

① CFR Liner Terms——CFR 班轮条件。这一变形是指卸货费用按照班轮的做法来办。就是说，买方不负担卸货费，而由卖方负担。

② CFR Landed——CFR 卸到岸上。是指由卖方承担货物卸到码头上的各项有关费用，