

国际海上货物运输实务与法律

郭 萍 袁绍春 蒋跃川 编著

Practice and Law for International Carriage of Goods by Sea

大连海事大学出版社

国际海上货物运输 实务与法律

Practice and Law for International Carriage
of Goods by Sea

郭 萍 袁绍春 蒋跃川 编著

大连海事大学出版社

© 郭萍, 袁绍春, 蒋跃川 2010

图书在版编目(CIP)数据

国际海上货物运输实务与法律 / 郭萍, 袁绍春, 蒋跃川编著. —大连: 大连海事大学出版社, 2010.3

ISBN 978-7-5632-2424-1

I. ①国… II. ①郭…②袁…③蒋… III. ①国际运输: 海上运输: 货物运输—法规 IV. ①D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 050960 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连金华光彩色印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2010 年 3 月第 1 版

2010 年 3 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 170 mm × 230 mm

印张: 25.25

字数: 478 千

印数: 1 ~ 1000 册

责任编辑: 王桂云 责任校对: 苏炳魁 封面设计: 王 艳

ISBN 978-7-5632-2424-1

定价: 41.00 元

内容提要

本书集国际海上货物运输实务和法律于一体,并分别以实务篇和法律篇进行阐述。其中第一章至第五章为实务篇,第一章国际贸易术语;第二章远洋运输船舶营运方式;第三章集装箱班轮运输业务,主要涉及集装箱班轮运输的发展概况、集装箱班轮运输设备及设施、班轮运输货物、集装箱班轮运输的货运程序、集装箱班轮运输的运价及运费、班轮公会和托运人协会;第四章包括国际海上货物运输与货运代理业务、船舶代理业务、无船承运业务、港口业务、物流业务、海关业务、检验与检疫业务等相关航运服务及口岸业务之间的关系;第五章租船货运业务,主要包括租船货运经营方式、租船业务流程以及航次租船费率估算等内容。

第六章至第十章为法律篇,第六章主要涉及国际海上货物运输合同概述及涉及的当事人;第七章介绍以提单、海运单和电子提单为主的海上运输单证及有关内容;第八章包括《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》、《鹿特丹规则》在内的有关海上货物运输国际公约主要规定;第九章国际货物多式联运概述及相关国际公约的规定;第十章介绍航次租船合同、定期租船合同以及光船租赁合同的主要合同条款等。

本书可作为海商法、国际经济法、外贸运输、国际航运、水运管理等专业本科教材或参考书籍,对从事海事司法实践、班轮运输、货运代理、船舶代理、无船承运、物流及国际贸易等工作的读者亦有一定的参考价值。

前 言

一直以来,“海上运输实务与法律”是针对大连海事大学法学专业本科生开设的非常重要的一门必修课。该课程所涉及内容也是航海类院校相关专业本科毕业生工作中应用最多,最能体现航运实务的课程之一。但是长期以来一直没有与课程配套的适当中文教材,给授课教师和学生的教学活动带来诸多不便。所幸的是,上述情况引起大连海事大学相关部门的高度重视,并于2006年经批准立项,作为精品课程建设的教改项目进行专门研究。《国际海上货物运输实务与法律》一书就是该课题研究项目的成果之一,并得到大连海事大学资助予以出版。

为了更好地确定本书涉及的范围和内容,在课题研究之初,我们曾经向相关专业在校本科生、研究生、往届毕业生及部分用人单位发放问题单进行问卷调查。根据问卷调查中有关对该课程涉及内容及使用的参考文献的诸多意见和建议,在编写本教材中,我们着重在实务篇中突出集装箱运输方面的实务知识,增加货运代理业务、无船承运业务、物流业务、港口业务以及部分租船实务等方面的内容。在法律篇中除了延续以往传统海商法教学中的内容以外,重点突出了有关提单收货人、提单持有人、提单转让、货物交付等方面的法律问题以及提单业务方面的内容,并力求反映国际海上货物运输方面的最新国内立法。同时根据国际海上货物运输公约发展的最新动态,将2008年12月联合国大会通过的《鹿特丹规则》的主要内容吸收进来。总之,本书力求反映本学科领域新成果,能够理论联系实际,突出航运实务,以满足不同读者的需要。

本书的统稿和最终内容的确定、编辑和整理由郭萍负责,各章节具体分工如下:郭萍负责前言、第二章、第四章、第五章、第十章的编写,袁绍春负责第一章、第六至第八章,蒋跃川负责第三章、第九章内容的编写。

本书大部分运输单证的选用和收录,得到了中国大连外轮代理有限公司的准许和支持,在此向大连外轮代理有限公司李浩副总经理表示衷心的感谢。

感谢大连海事大学周海云、张军廷老师、2004级海商法研究生李晓枫、姜雪莲同学以及2003级海商法本科生信彧同学,在发放问题单、帮助统计和整理问题单等内容方面所给予的帮助和便利。

感谢大连海事大学教务处、大连海事大学出版社对于本书的出版所给予的支持、关注以及所做出的努力,使得本书能够得以在原课题成果基础上顺利、尽快地得以印刷出版。

由于编者水平及资料有限,加之国际海上货物运输实务的复杂性及多样性,肤浅谬误之处在所难免,热忱地希望航运界、法学界各位前辈及同仁不吝赐教并批评指正。

郭 萍

2010年元月于大连

目 录

第一篇 国际海上货物运输实务

第一章 国际贸易与海上运输	(1)
第一节 国际贸易术语	(1)
第二节 国际贸易支付方式	(9)
第二章 远洋运输船舶营运方式	(14)
第一节 远洋运输业的种类	(14)
第二节 班轮运输概述	(17)
第三节 租船运输概述	(18)
第三章 集装箱班轮运输业务	(21)
第一节 班轮运输及集装箱班轮运输的发展概况	(21)
第二节 集装箱班轮运输设备及设施	(26)
第三节 班轮运输货物	(54)
第四节 集装箱班轮运输的货运程序	(64)
第五节 集装箱班轮运输的运价及运费	(79)
第六节 班轮公会和托运人协会	(89)
第四章 国际海上货物运输与航运服务及口岸业务	(97)
第一节 国际海上货物运输与货运代理业务	(97)
第二节 国际海上货物运输与无船承运业务	(111)
第三节 国际海上货物运输与船舶代理业务	(114)
第四节 国际海上货物运输与港口业务	(121)
第五节 国际海上货物运输与物流业务	(132)
第六节 国际海上货物运输与海关业务	(139)
第七节 国际海上货物运输与检验检疫业务	(148)
第五章 租船货运业务	(155)
第一节 租船货运概述	(155)
第二节 租船业务流程	(157)
第三节 租船市场概述	(167)
第四节 船舶运输成本与航次费率估算	(168)

第二篇 国际海上货物运输法律

第六章 国际海上货物运输合同概述	(173)
第一节 国际海上货物运输合同的内涵	(173)
第二节 国际海上货物运输合同涉及的当事人	(177)
第七章 海上运输单证及有关内容	(226)
第一节 提单的含义及法律性质	(226)
第二节 提单记载事项及条款	(243)
第三节 提单业务	(263)
第四节 海运单与电子提单	(277)
第八章 海上货物运输的国际公约	(285)
第一节 《海牙规则》及《海牙-维斯比规则》	(285)
第二节 《汉堡规则》	(295)
第三节 《鹿特丹规则》	(302)
第九章 国际货物多式联运	(315)
第一节 国际货物多式联运概述	(315)
第二节 国际货物多式联运单证	(320)
第三节 国际货物多式联运经营人的权利、义务和责任	(323)
第四节 有关国际货物多式联运的国际公约和规则	(332)
第十章 租船合同的主要条款	(336)
第一节 航次租船合同	(337)
第二节 定期租船合同	(350)
第三节 光船租赁合同	(360)
附录一 国内某著名班轮公司提单样本	(365)
附录二 国外某著名班轮公司海运单样本	(377)
参考文献	(391)
作者简介	(394)

第一篇 国际海上货物运输实务

第一章 国际贸易与海上运输

国际贸易中的商品要实现跨境交付,必须依赖于交通运输。而在不同的交通运输方式中,从数量层面考察,远洋运输所实现的外贸货运量则稳居头筹。有数据统计,我国 80% 以上的进出口货物是通过远洋运输完成。由此,国际贸易离不开远洋运输,货物运输的顺利实现是贸易活动的重要环节。从事国际贸易的人士了解、掌握相关的运输知识和理论,成为一项必然要求;反之亦然,国际运输行业的相关人士,了解、熟悉必要的外贸知识,不仅能够更好地透析运输业发展的规律和趋势,更是实现服务贸易并妥善维护自己权益的必要前提。本章将介绍与远洋运输业密切相关的一些国际贸易知识,主要包括国际贸易术语和国际贸易支付方式两部分内容。

第一节 国际贸易术语

一、国际贸易术语的产生及价值

贸易术语(Trade Terms),又称价格术语、价格条件,是在长期的国际贸易实践中逐渐产生和发展起来的,表明买卖双方 in 交接货物方面各自承担的责任、费用和风险及价格构成因素的专门术语。

贸易术语是国际贸易发展到一定历史阶段的产物。它的产生同国际运输、商业保险、装卸货物、贸易关税等方面密切相关。国际贸易中商品的价格远比国内市场所述商品的价格要复杂,除了要表明“价格”外,还要明确货物在交接过程中,有关风险、责任如何划分和费用由谁来承担的问题。因此,国际贸易货物的价格一般应包括四个部分,除了规定商品的单位价格金额、计价数量单位、计价货币名称外,还要标明国际贸易中惯用的一个贸易术语。例如某一钢材买卖合同中约定,商品价格为——CIF London ¥3000 per Long Ton,此处,“长吨”(Long Ton)为计量单位,“3000”为单位价格;人民币为计价货币名称;“CIF LONDON”即是贸易术语。

贸易术语是国际贸易发展过程中的产物,它的出现又促进了国际贸易的发展。表现为贸易术语在实际业务中的广泛运用,对于简化交易手续、缩短洽商时间和节约费用开支,都具有重要的作用。具体而言,贸易术语在国际贸易中的价值和作用表现在以下几个方面:

(一)有利于买卖双方洽商交易

由于每种贸易术语都有其特定的含义,因此,买卖双方只要商定按何种贸易术语成交,即可明确彼此在交接货物方面所应承担的责任、费用和 risk。这就缩短了洽商交易的时间,从而有利于买卖双方迅速达成交易和订立合同。

(二)有利于买卖双方核算成本

由于贸易术语表示价格构成因素,所以买卖双方确定成交价格时,必然要考虑采用的贸易术语中包含哪些从属费用,这就有利于买卖双方进行比价和加强成本核算。

(三)有利于确定履约争议中的法律适用规则

由于国际贸易术语的一般解释已成为国际惯例,它是大家所遵循的一种类似行为规范的准则。因此当发生合同纠纷时,无论争议在哪个国家解决,对于涉及价格术语方面的法律规则,都是相对统一而确定的。

二、国际贸易术语的解释规则

(一)《国际贸易术语解释通则》的产生及修订

合同双方当事人之间互不了解对方国家贸易习惯的情况时常出现。这就会引起误解、争议和诉讼。为了解决这些问题,国际商会(ICC)于1936年首次公布了一套解释贸易术语的国际规则,称为《国际贸易术语解释通则》(以下称 INCOTERMS)。最初的版本名为 INCOTERMS 1936,以后又于1953年、1967年、1976年、1980年和1990年进行了修订,最新修订的则为2000年版本。连续修订 INCOTERMS 的主要原因是使其适应当代商业的实践,例如1980年修订本引入了货交承运人(现在为 FCA)术语,其目的是为了适应在海上运输中经常出现的情况,即交货点不再是传统的 FOB 点(货物越过船舷),而是在将货物装船之前运到陆地上的某一点,在那里将货物装入集装箱,以便经由海运或其他运输方式继续运输。实质上是蓬勃发展的多式联运业务创造更好的法律环境。在1990年的修订本中,涉及卖方提供交货凭证义务的条款在当事方同意使用电子方式通讯时,允许用电子数据交换(EDI)讯息替代纸面单据。实质上是为电子商务的普及和运用提供法律方面的保障。

INCOTERMS 2000 版本,与 INCOTERMS 1990 相比,看上去变化很小。原因是当前 INCOTERMS 已得到世界承认,所以 ICC 决定巩固 INCOTERMS 在世界范围内得到的承认,避免为了变化而变化。另一方面,在修订过程中,ICC 尽量保证 INCOTERMS 2000 中的语言清楚准确地反映出国际贸易实务。新的版本仅在

两个方面作出了实质性改变:其一,在 FAS 和 DEQ 术语下,办理清关手续和交纳关税的义务;其二,在 FCA 术语下装货和卸货的义务。

表 1-1 所示为 2000 年《国际贸易术语解释通则》基本内容简表。

表 1-1 2000 年《国际贸易术语解释通则》基本内容简表

组别特征	简称及含义 (英文全称)	交货地点	风险转移	运输合同安排	运输保险	运输方式	海关清关手续
E 组 内陆交货	EXW 工厂交货 (Ex Work)	卖方工厂	交货时	买方	(买方)	各种运输	进出口全由买方 (进口方)办理
F 组 装运合同 主要 运费未付	FCA 货交承运人 (Free Carrier)	交承运人 (买方指定)	交货时	买方	(买方)	各种运输	卖方办理出口, 买方办理进口
	FAS 船边交货 (Free Alongside Ship)	指定装运 港船边	交货时	买方	(买方)	海运、内河	(同上)
	FOB 船上交货 (Free on Board)	指定装运 港船上	装运港船舷	买方	(买方)	海运、内河	(同上)
C 组 装运合同 主要 运费已付	CFR 成本加运费 (Cost and Freight)	装运港船上	装运港船舷	卖方	(买方)	海运、内河	(同上)
	CIF 成本保险费运费 (Cost Insurance and Freight)	装运港船上	装运港船舷	卖方	卖方	海运、内河	(同上)
	CPT 运费付至 (Carriage Paid to)	货交第一 承运人	交货	卖方	(买方)	各种运输	(同上)
	CIP 运费保险费付至 (Carriage and Insurance Paid to)	货交第一 承运人	交货	卖方	卖方	各种运输	(同上)
D 组 到货合同	DAF 边境交货 (Delivered at Frontier)	边境指定地 点(不卸货)	交货时	卖方	(卖方)	陆上运输	(同上)
	DES 目的港船上交货 (Delivered Ex Ship)	目的港船上 (不卸货)	交货时	卖方	(卖方)	海运、内河	(同上)
	DEQ 目的港码头交货 (Delivered Ex Quay)	目的港码头 (货从船上 卸到码头)	交货时	卖方	(卖方)	海运、内河	(同上)
	DDU 未完税交货 (Delivered Duty Unpaid)	指定目的 地(不卸货)	交货时	卖方	(卖方)	各种运输	(同上)
	DDP 完税交货 (Delivered Duty Paid)	指定目的 地(不卸货)	交货时	卖方	(卖方)	各种运输	进出口全由 卖方(出口方) 办理

(二)《国际贸易术语解释通则》适用及效力

首先,INCOTERMS 只涉及销售合同中买卖双方的关系,而且,只限于一些非常明确的方面。对进口商和出口商来讲,完成一笔国际贸易不仅需要销售合同,同时还会涉及运输合同、保险合同和融资合同,而 INCOTERMS 只适用于其中的一项合同,即销售合同。虽然如此,当双方当事人同意使用某一个具体的贸易术语时,将不可避免地对其他合同产生影响。举例说明,卖方同意在合同中使

用 CFR 术语时,就只能以海运方式履行合同,因为在这个术语下必须向买方提供提单或其他海运单据,而如果使用其他运输方式,这些要求是无法满足的。

其次,INCOTERMS 涉及货物进口和出口清关、货物包装的义务,买方受领货物的义务,以及提供证明各项义务得到完整履行的义务,但销售合同中可能涉及的许多重要问题却并未涉及,如货物所有权的转移、违约行为的后果以及某些情况下的免责等,这些问题要依赖于买卖合同中的其他条款和适用的法律来解决。

第三,INCOTERMS 一直主要用于跨国境的货物销售交付,因此,它是一套国际商业术语。当然有时 INCOTERMS 也被用于纯粹国内市场的货物销售合同中,此时 INCOTERMS 中与进出口有关的条款就变成多余了。

最后,虽然 INCOTERMS 不时修订,但并不等于新修订的版本出现后,以前的版本就毫无影响了。ICC 作为民间机构对国际贸易术语所作的解释,其效力主要来源于当事人的选择和承认。所以,如果合同当事方意图在销售合同中订入 INCOTERMS 时,清楚地指明所引用的 INCOTERMS 版本是很重要的。如果当事人在标准合同或订货单中引用了早期版本时,未能引用最新版本,可能会对当事方的意图是在合同中引用新版本还是早期版本引起纠纷。

三、主要国际贸易术语的含义

1990 年 INCOTERMS 中,为了便于理解,将所有的术语分为 4 个基本不同的类型。第一组为“E”组(EX WORKS),指卖方仅在自己的地点为买方备妥货物;第二组“F”组(FCA、FAS 和 FOB),指卖方需将货物交至买方指定的承运人;第三组“C”组(CFR、CIF、CPT 和 CIP),指卖方须订立运输合同,但对货物灭失或损害的风险以及装船和启运后发生意外所发生的额外费用,卖方不承担责任;第四组“D”组(DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP),指卖方须承担把货物交至目的地国所需的全部费用和风险。2000 年 INCOTERMS 中仍将 13 种贸易术语保持这种基本划分。本节主要介绍 2000 年通则中与海上运输密切相关的几种贸易术语。

(一) FCA 与 FAS

FCA(Free Carrier)即货交承运人(……指定地点),FCA 是指卖方只要将货物在指定的地点交给买方指定的承运人,并办理了出口清关手续,即完成交货。FCA 可用于各种运输方式,包括多式联运。

需要说明的是,交货地点的选择对于在该地点装货和卸货的义务会产生影响。若卖方在其所在地交货,则卖方应负责装货,若卖方在任何其他地点交货,卖方不负责卸货。若买方指定承运人以外的人领取货物,则当卖方将货物交给此人时,即视为已履行了交货义务。

FAS(Free Alongside Ship)船边交货(……指定装运港),是指卖方在指定的装运港将货物交到船边,即完成交货。买方必须承担自那时起货物灭失或损害

的一切风险。FAS 要求卖方办理出口清关手续。这一点与以前版本的内容相反,以前版本要求买方安排办理出口手续。但是,如当事方希望买方办理出口手续,需要在销售合同中明确写明。该术语仅适用于海运或内河运输。

FAS 术语与 FCA 术语的区别体现在以下两方面:

首先,FAS 术语与 FCA 术语的主要区别是交货的方式。FAS 术语所指的交货方式是船边交货,即卖方在约定的时间内,将按合同要求的货物交到指定的装运港买方指派的船边,完成交货义务,双方承担的费用和风险也以船边为界;如果买方指定的船不能靠岸,卖方则要负责用驳船将货物运至船边完成交货义务,费用由买方承担。FCA 术语所指的是货交承运人。即买卖双方按交易合同之外另行制作运输协议,卖方将货物运至买方指定地点的货物承运人,费用及风险由买方承担。货物出口手续由卖方办理。

其次是运输方式的不同,FAS 术语只适用海上运输方式,而 FCA 却可以适用包括多联式运输方式在内的各种不同的运输方式。

(二) FOB

FOB(Free On Board)“船上交货(……指定装运港)”,是指当货物在指定的装运港越过船舷,卖方即完成交货义务。这意味着买方必须从该点起承担货物灭失或损害的一切风险。FOB 交货术语要求卖方办理货物出口清关手续,又称为“离岸价格”。

FOB 术语是海上运输最早出现的国际贸易术语,也是目前国际贸易中普遍应用的贸易术语之一。使用 FOB 术语应注意两个问题,即相关通知义务的履行和各国对 FOB 的不同解释。FOB 术语中涉及两个充分通知:一个是买方订立运输合同后,应将船名、装货时间、地点给予卖方以充分通知;另一个是卖方在货物装船后要给买方以充分通知。在第一种情况下,如买方未给予充分通知,指定的船舶未按时到达或未能按时受载货物,或比规定的时间提前停止装货,由此产生的货物灭失或损坏应由买方承担。在第二种情况下,由于货物风险是在越过船舷时由卖方转移给买方,因此卖方在货物装船时必须通知买方,以便买方投保,否则由此造成买方受到的损失,卖方应当负责。在解释方面的差异,典型的是美国 1941 年修订的《对外贸易定义》,该定义把 FOB 术语分为六种,其中只有 FOB VESSEL (named port of shipment)装运港船上交货与国际商会规定的 FOB 术语含义相类似。所以在对美贸易中,如用 FOB 术语成交,则必须注明是采用国际商会制订的《国际贸易术语解释通则》或是适用美国全国对外贸易协会的《美国对外贸易定义 1941 年修订本》,如采用后者,则需要在 FOB 后面加上“VESSEL”(船舶)字样,以免引起误解。

由于各种各样的原因,我国的外贸出口方在订立贸易合同时,经常采用 FOB 价格术语。因此对于 FOB 术语下可能产生的风险应有必要的认识和防范。

FOB 术语下的货物交付操作流程大致如下:出口方与进口方订立合同约定交货期后,出口方安排生产。在交货期之前的合理期间,出口方根据进口方提供的货运代理资料开始订舱。货运代理在收到订舱之后是不能确定将装货单(shipping order: S/O)交给出口方的。他必须将该订舱单提交到目的港货运代理或者船公司,目的港货运代理在收到订舱单之后会跟实际收货人(进口方)联系。在取得收货人的确定之后,目的港的货运代理给装货港货运代理确认,可以将 S/O 交给出口方。出货方取得 S/O 后,开始装货,并在支付 FOB 费用之后取得提单。出口方将提单传真给进口方,以便让其及时支付货款。在收到货款之后,出口方将提单快递给进口方以便清关取货。

风险之一:出口商很难掌控合同的履行

如果进口商由于各种原因,如自身经营、市场变动等原因,不愿履行合同,最简单的办法是不去租船订舱或指示货运代理对出口方的订舱通知不予确认。出口商无法发货,无法取得提单,即使有信用证也无法结汇。

风险之二:无单放货带来的风险

FOB 术语条件下,租船订舱由买方负责并支付费用,即对运输货物承运人的选择权不在出口方。在进口商与运输公司勾结,骗取出口商货物时,则即使出口方手中握有提单,如果承运人是一家皮包公司,也无法就货物损失从承运人那里索赔回来。相对 FOB 术语而言,选择 CFR 或 CIF 术语就可以避免此类事件的发生。

在贸易和航运实践中,为了进一步明确货物装卸费用的承担问题,还出现了以下几种 FOB 术语的具体化形式:

FOB Liner Terms(FOB 班轮条件),装船费用按照班轮的做法,由支付运费的一方,即买方负担。

FOB Under Tackle(FOB 吊钩下交货),卖方负责将货物交至买方指定的船只吊钩所及之处,吊装费用由买方负担。

FOB Stowed(FOB 理舱费在内),卖方负担将货物装入船舱并承担包括理舱费在内的装船费用。理舱费是指货物入舱后进行安置和整理的费用,实践中又被称为积载费。

FOB Trimmed(FOB 平舱费在内),卖方负担将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用。平舱费是指对入舱的散装货物平整所产生的费用。

(三) CIF

CIF (Cost, Insurance and Freight)“成本、保险费加运费……指定目的港”,也是国际贸易中常用的价格术语,又被称为“到岸价格”。采用这一贸易术语时,卖方的基本义务是负责按通常条件租船订舱、支付到目的港的运费,并在规定的装运港和规定的期限内将货物装上船,在指定卸货港将货物交给买方。装

船后卖方有及时通知买方的义务。值得注意的是, CIF 术语中的 F 是指运费 freight, 按《国际贸易术语解释通则》规定, 这里所说的运费只是正常的运费。在运输中载货船舶可能遇到恶劣天气, 船上的机器可能出现故障, 需要避风或修理, 也可能由于转船或绕航等发生的运费称为非正常运费。在 CIF 条件下, 非正常运费均应由买方承担。卖方负责办理从装运港到目的地的海运货物保险, 支付保险费。但是, 在 CIF 的条件下, 卖方的保险属代办性质, 其只需按规定和惯例承担正常保险费用。如果没有特别规定, 卖方只需投买最低的保险险别就算是完成了 CIF 的保险义务。

虽然 CIF 被称为“到岸价格”, 但是卖方承担的风险仍然是在装运港货物越过船舷以前。越过船舷以后的风险系由买方承担。例如载货船舶在尚未驶离装运港就触礁沉没了, 买方是无法向卖方提交索赔的, 因为越过船舷后的风险已转移至买方, 买方只能依据保险合同向保险公司索赔。CIF 价格条件采用“象征性交货”方式。所谓“象征性交货”是指卖方按合同规定在装运港将货物装船并提交全套合格单据, 就算完成了交货义务。至于货物何时抵达目的港, 除非卖方在合同中做了明确的承诺, 否则卖方不对货物迟延抵达卸货港的情形承担任何责任。而真正意义上的到岸价格 DES 价格术语的含义则是卖方要在规定的时间和地点将货物提交买方, 不能以“交单”代替“交货”。

以 CIF 方式成交时, 仍需进一步明确卸货费用由谁负担。因此产生下列 CIF 术语的具体化形式:

CIF Liner Terms (CIF 班轮条件), 卸货费由支付运费的一方, 即卖方负担。

CIF Ex Ship's Hold (CIF 舱底交货), 买方负担将货物从舱底吊卸到码头的费用。

CIF Landed (CIF 卸到岸上), 卖方负担将货物卸到目的港岸上的费用, 包括驳船费和码头费用。

CIF Ex Tackle (吊钩下交货), 货物运抵目的港后, 卖方仅负担自舱底起吊货物的费用, 驳船费和码头费由买方负担。

(四) CFR

CFR (Cost and Freight) “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, 卖方须负责租船订舱并支付将货物运至指定的目的港所需的运费和费用。但货物装船后灭失或损害的风险, 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。

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。该术语产生的原因是, 有些国家规定进口贸易必须在本国投保, 或者有些买方为了谋求保险费的优惠, 与保险公司订有预保合同, 因此保留自己订立货物保险合同的权利。CIF 术语有关卸货费用的各种具体化形式也适用于 CFR 术语。值

得注意的是,卖方在货物装船后应及时通知买方,以便买方及时投保。

(五) CIP

CIP (Carriage and Insurance Paid to) “运费和保险费付至(……指定目的地)”,是指卖方向其指定的承运人交货,支付将货物运至目的地的运费;买方承担卖方交货之后的一切风险和额外费用。但是,按照 CIP 术语,卖方还必须办理买方货物在运输途中灭失或损害风险的保险。因此,由卖方订立保险合同并支付保险费。买方应注意到,CIP 术语只要求卖方投保最低限度的保险险别。如买方需要更高的保险险别,则需要与卖方明确地达成协议,或者自行作出额外的保险安排。

“承运人”指任何人在运输合同中,承诺通过铁路、公路、空运、海运、内河运输或上述运输的联合方式履行运输或由他人履行运输。如果使用接运承运人将货物运至约定目的地,则风险自货物交给第一承运人时转移。该术语适用于各种运输方式,包括多式联运。

(六) CPT

CPT (Carriage Paid to) “运费付至(……指定目的地)”,是指卖方向其指定的承运人交货,支付将货物运至目的地的运费;买方承担交货之后一切风险和其他费用,并负责办理货物运输途中的保险事宜。“承运人”是指任何人,在运输合同中,承诺通过铁路、公路、空运、海运、内河运输或上述运输的联合方式履行运输或由他人履行运输。如果还使用接运的承运人将货物运至约定目的地,则风险自货物交给第一承运人时转移。该术语可适用于各种运输方式,包括多式联运。

(七) FCA、CPT、CIP 与 FOB、CFR、CIF 的区别与使用

CPT、FCA、CIP 与传统的 FOB、CFR、CIF 相比较,有以下三个共同点:

(1) 上述价格术语之下的货物交付,都是象征性交货,卖方向买方提交运输单证后,即视为已经完成货物交付义务;

(2) 均由出口方负责货物的出口报关,而由进口方负责货物的进口报关;

(3) 买卖双方所承担的运输、保险责任互相对应,即 FCA 和 FOB 一样,由买方负责运输事宜; CPT 和 CFR 一样,由卖方办理运输事项;而 CIP 和 CIF 一样,由卖方承担办理运输和保险的工作。由此而产生的操作注意事项,也是相类似的。

这两类贸易术语的主要不同点在于:

(1) 适合的运输方式不同,CPT、FCA、CIP 适合于各种运输方式,而 FOB、CFR、CIF,只适合于海运和内河运输;

(2) 风险点不同,CPT、FCA、CIP 方式中,买卖双方对货物风险和费用的责任划分以货交承运人为界,而传统的贸易术语则以装货港的船舷为界;

(3) 装卸费用负担不同, CPT、FCA、CIP 由承运人负责装卸, 因而不存在需要使用贸易术语变形的问题。

集装箱运输推动了多式联运的迅猛发展, 也使得 FOB、CFR、CIF 等传统的国际贸易术语无法满足新的贸易实践的要求, 于是 CPT、FCA、CIP 这些新的贸易术语被设计出来并逐渐被认同和采用。通过以上比较可以发现, 在出口方位于内陆地区时, 使用以 CIP 为代表的新术语, 出口方只负责将货物安全移交承运人即完成自己的交货任务, 此后货物发生的一切损失均与出口方无关, 出口方风险与货物的实际控制权同步转移, 责任可以及早减轻; 从使用的运输单据看, 根据《INCOTERMS 2000》的规定, 以 CIF 为代表的传统术语中, 出口方需提交可转让提单、不可转让海运单或内河运输单据才能结汇。在沿海地区这种要求易于得到满足。但货物在内陆地区交付承运人时, 如果走的是陆路, 这时承运人会签发陆运单或陆海联运提单而不是水上运输单据。这样, 只有当货物运至装运港装船后出口方才能拿到提单或得到在联运提单上“已装船”的批注, 然后再结汇。可见, 这种对单据的限制会直接影响到出口方向银行交单结汇的时间, 从而影响出口方的资金周转, 增加了利息负担。而如果使用以 CIP 为代表的新术语时, 就可以避免产生这样的困境。

综上, 可以认为, CPT、FCA、CIP 实际上是 FOB、CFR、CIF 方式从海运向各种运输方式延伸的产物, 对于采用陆海联运或陆路出口的内陆地区来说, 使用以 CIP 为代表的新术语更加合理。

第二节 国际贸易支付方式

国际贸易主要付款方式有三种: (1) 汇付 (Remittance), 包括信汇 (Mail Transfer)、电汇 (Telegraphic Transfer) 和票汇 (Demand Draft); (2) 托收 (Collection); (3) 信用证 (Letter of Credit)。目前信用证是最普遍的一种付款方式。

一、汇付

汇付, 又称汇款, 是付款人通过银行, 使用各种结算工具将货款汇交收款人的一种结算方式。在国际贸易中如采用汇付, 通常是由买方按合同规定的条件和时间 (如预付货款或货到付款或凭单付款), 通过银行将货款汇交卖方。汇付的当事人有四个, 分别是: 汇款人 (Remitter)、收款人 (Payee)、汇出行 (Remitting Bank) 和汇入行 (Paying Bank)。

在办理汇付业务时, 需要由汇款人向汇出行填交汇款申请书, 汇出行有义务根据汇款申请书的指示向汇入行发出付款书; 汇入行收到付款委托书后, 有义务向收款人 (通常为出口人) 结付货款。但汇出行和汇入行对不属于自身过失而造成的损失 (如付款委托书在邮递途中遗失或延误等致使收款人无法或延期收