

FOB术语的含义及注意事项 PDF转换可能丢失图片或格式，
建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/28/2021_2022_FOB_E6_9C_AF_E8_AF_AD_E7_c27_28396.htm

1、FOB术语的含义
FOB的全文是Free on Board,即船上交货，习惯上称为装运港船上交货。装运港船上交货是国际贸易中常用的贸易术语之一。按此术语成交，由买方负责派船接运货物，卖方应在合同规定的装运港和规定的期限内，将货物装上买方指派的船只，并及时通知买方。货物在装船时越过船舷，风险即由卖方转移至买方。（所谓“船舷”即船身两侧。根据《2000通则》的解释，FOB术语只适用于海运和内河航运，如果当事人各方无意以船舷为界交货，则应采用FCA贸易术语。）采用FOB术语时，买卖双方各自承担的基本义务概括如下。

卖方义务 在合同规定的时间和装运港口，将合同规定的货物交到买方指派的船上，并及时通知买方。承担货物交至装运港船上之前的一切费用和 risk。自负风险和费用，取得出口许可证或其他官方批准文件，并且办理货物出口所需的一切海关手续。提交商业发票和自费提供证明卖方已按规定交货的清洁单据，或具有同等作用的电子信息。

买方义务 订立运输合同，支付运费，并将船名、装货地点和要求交货的时间及时通知卖方。根据买卖合同的规定受领货物并支付货款。承担受领货物之后所发生的一切费用和 risk。自负风险和费用，取得进口许可证或其他官方批准文件，并且办理货物进口所需的一切海关手续。上述卖方义务和买方义务的条文，学员没必要去死记，而结合学习上述条文，再对照三、中的《13种贸易术语一览表》，学通后可以很容易

的将表列内容记忆下来。 2、采用FOB术语应注意的问题

“以船舷为界”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。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，即租船订舱，所以，这就存在一个船货衔接问题。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、滞期费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，买方无权撤消合同或索赔。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。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

划分界限以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。第四种是在出口地点的内陆运输工具上交货，第五种是在装运港船上交货，第六种是在进口国指定内陆地点交货。上述第四种和第五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“ 轮船Vessel ”字样，如“ FOB VESSEL NEWYORK ”，否则，卖方有可能按第四种情况在纽约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年美国对外贸易定义修订本》的解释，买卖双方划分风险界限不是在船舷，而是在船上。卖方责任之三规定：“ 承担货物一切灭失及/或损坏责任，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，卖方义务是“ 自负风险和费用，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及/或装运地国家签发的，为货物出口或其目的地进口所需的各种证件 ”。鉴于上述情况，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。 装船费用的负担问题：按照FOB(free on Board)的字面意思(船上交货)来看，卖方要

负责支付货物装上船之前的一切费用。但由于该术语历史悠久，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到的各项具体费用，如将货物运至船边的费用、吊装上船的费用、理舱和平舱的费用等，究竟由谁来负担，各国的惯例或习惯做法也不完全一致。为了说明装船费用的负担问题，买卖双方往往在FOB术语后加列附加条件，形成了FOB的变形。它们主要有：

FOB Liner Terms (FOB班轮条件)这一变形是指装船费用按照班轮的做法处理，班轮的特点之一是管装管卸，即装卸费用由船公司承担，而FOB由买方租船订舱。所以，采用这一变形，装船费由买方承担，卖方不负担装船的有关费用。

FOB Under Tackle(FOB吊钩下交货)这一变形是指卖方负担费用将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处，而吊装入舱及其他费用，概由买方负担。 FOB Stowed (FOB理舱费在内)这一变形是指卖方负责将货物装入船舱并承担包括理舱费在内的装船费用。理舱费是指包装货物入舱后进行安置和整理的费用。 FOB Trimmed (FOB平舱费在内)这一变形是指卖方负责将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用。平舱费是指对装入船舱的散装货物进行平整所需的费用。在许多标准合同中，为表明由卖方承担包括理舱费和平舱费在内的各项装船费用，常采用FOBST(FOB Stowed and Trimmed)来表示。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com