

国际货物买卖合同中的装运条款 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/33/2021_2022__E5_9B_BD_E9_99_85_E8_B4_A7_E7_c28_33311.htm

国际货物买卖合同中的装运条款通常包括装运时间、装运港(地)和目的港(地)、分批装运和转运、装运通知、滞期和速遣条款等内容。

一、装运时间

装运时间是买卖合同的主要交易条件，卖方必须严格按照规定时间装运货物，如果提前或延迟，均构成违约，买方有权拒收货物、解除合同，同时提出损害赔偿要求。目前常用的有以下几种规定方法。

1. 明确规定具体装运时间 明确规定具体的期限，如“Shipment during March 2003”，或规定跨月、跨季度装运。这种规定，卖方可有一定时间进行备货和安排运输，因此，在国际贸易中应用较广。
2. 规定在收到信用证后一定时间内装运 如规定“Shipment within 30 days after receipt of L / C”。对某些外汇管制较严的国家和地区，或专为买方制造的特定商品，为了防止买方不按时履行合同而造成损失，可采用这种规定方法。
3. 笼统规定近期装运 这种规定方法不规定具体期限，只是用“立即装运”、“尽速装运”等词语表示。由于这类词语在国际上无统一解释，为了避免不必要的纠纷，应尽量避免使用。

装运时间的规定应明确具体，应注意船货衔接的问题，以免造成有货无船或有船无货的局面。

二、装运港(地)和目的港(地)

装运港(Port of Shipping)是指货物起始装运的港口。装运港一般由出口方提出，经进口方同意后确定。目的港(Port of Destination)是货物最后卸货的港口。目的港则由进口方提出，经出口方同意后确定。装运港和目的港可分别规定一个，也可分别规定两

个或两个以上，还可以规定选择港。在规定装运港和目的港对应注意：装运港或目的港的规定，应力求明确具体；不接受内陆城市为装运港或目的港；应注意装卸港的具体条件；应注意国外港口有无重名问题；选择港口不宜过多，并在一条航线上等。

三、分批装运和转运

(一)分批装运(Partial Shipment)

分批装运又称分期装运(Shipment by Installment)，是指一个合同项下的货物分若干期或若干次装运。凡数量较大，或受运输、市场销售、资金等条件的限制，都可在买卖合同中规定分批装运条款。根据国际商会《跟单信用证统一惯例》规定，“运输单据表面上已注明是使用同上运输工具装运并经同一路线运输，即使运输单据上注明的装运日期不同及装货港、接受监管地或发运地点不同，只要运输单据注明是同一目的地，将不视为分批装运。”该惯例还规定：“如信用证规定在指定的时期内分期支款及/或分期装运，任何一期未按信用证所规定期限支款/或装运时，信用证对该期及以后各期均告失效。”对这类条款受益人应严格遵守，必须按信用证规定的时间装运货物。

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