

商务师：国际商务理论实务四（二）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/34/2021_2022__E5_95_86_E5_8A_A1_E5_B8_88_EF_c29_34313.htm 我国大部分进出口货物是通过海洋运输，而且对外签订的进出口合同大部分属FOB、CIF和CFR合同，按这类合同规定的装运条款，主要包括装运期、装运港、目的港、是否允许分批装运与转运、装运通知以及装卸时间、装卸率和滞期费、速遣费等内容。

一、装运期

(一)装运期的含义及其重要性 装运期(Time of Shipment)是指卖方在起运地点装运货物的期限，它与交货期(Time of Delivery)是含义不同的两个概念，不应混同使用。装运期是买卖合同中的主要条件，如装运合同当事人一方违反此项条件，另一方则有权要求赔偿其损失，甚至可以撤销合同。因此，在进出口业务中，订好买卖合同中的装运期条款，使装运期规定合理和切实可行，以保证按时完成约定的装运任务，有着十分重要的意义。

(二)装运期的规定方法 装运期的规定方法有下列几种：1．明确规定具体装运期限。2．规定在收到信用证后若干天装运。3．笼统规定近期装运。采用这类规定方法时，不规定装运的具体期限，只用“立即装运”(Immediate Shipment)、“即刻装运”(Prompt Shipment)、“尽速装运”(Shipment as soon as Possible)等词语来表示。由于这种规定方法太笼统，故国际商会修订的《跟单信用证统一惯例》规定，不应使用“迅速”、“立即”、“尽速”和类似的词语。如使用了这类词语，银行将不予理会。

二、装卸港 装运港(Port of Shipment)是指开始装货的港口；卸货港(Port of Destination)是指最终卸货的港口。在海运进出口合

同中，一般都订明装运港和卸货港。装运港和卸货港由交易双方商定，其规定方法有下列几种：1. 在通常情况下，只规定一个装运港和一个卸货港，并列明其港口名称。2. 在大宗商品交易条件下，可酌情规定两个或两个以上的装运港和卸货港，并分别列明其港口名称。3. 在商订合同时，如明确规定一个或几个装运港和卸货港有困难，可以采用按“选择港口”(Optional Ports)的规定办法。规定选择港有两种方式：一是从两个或两个以上列明的港口中任选一个；二是从某一航区的港口中任选一个，如地中海主要港口。

三、滞期、速遣条款买卖双方在大宗交易中，除约定装卸时间和装卸率外，还应相应规定滞期、速遣条款，以明确货物装卸方的责任。负责装卸货物的一方，如未按约定的装卸时间和装卸率完成装卸任务，需要向船方交纳延误船期的罚款，此项罚款称为滞期费(Demurrage)；反之，如负责装卸货物的一方在约定装卸时间内提前完成装卸任务，有利于加快船舶的周转，则可以从船方取得奖金，此项奖金称为速遣费(Despatch Money)。按一般惯例，速遣费通常为滞期费的一半。

四、分批装运和转运(一)分批装运

分批装运(Partial Shipment)是指一笔成交的货物分若干批次装运而言。但一笔成交的货物，在不同时间和地点分别装在同一航次、同一条船上，即使分别签发了若干不同内容的提单，也不能按分批装运论处。根据《跟单信用证统一惯例》规定：“除非信用证另有规定，允许分批装运。”为了避免在履行合同时引起争议，交易双方应在买卖合同中订明是否允许分批装运。若双方同意分批装运，应将批次和每批装运的具体时间与数量订明。此外，《跟单信用证统一惯例》还规定：“

如信用证规定在指定时期内分批装运，其中任何一批未按批装运，信用证对该批和以后各批货物均告失效，除非信用证另有规定。”因此，在买卖合同和信用证中规定分批定期、定量装运时，则卖方必须重合同、守信用，严格按照合同和信用证的有关规定办理。(二)转运转运(Transshipment)不仅延误时间和增加费用开支，而且还有可能出现货损货差，所以买方对其进口的货物，一般不愿转运，便在商订合同时，提出订立“限制转运”的条款。不过，零星件杂货往往没有直达船的港口，或虽有直达船而船期不定或航次间隔时间太长的港口，为了便利装运，则应当在买卖合同中订明“允许转运”的条款。根据《跟单信用证统一惯例》规定，除非信用证有相反的规定，可准许转运。为了明确责任和便于安排装运，交易双方是否同意转运以及有关转运的办法和转运费的负担等问题，都应在买卖合同中具体订明。五、其它装运条款在大宗商品交易中，买卖双方一般还要在买卖合同中订明装卸时间、装卸率和计算装卸时间的办法等内容。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