

国际商务单证国际贸易实务的基本概念第二节 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/478/2021_2022__E5_9B_BD_E9_99_85_E5_95_86_E5_c32_478332.htm 我国常用的贸易术语有“FOB、CIF、CFR”和“FCA、CPT、CIP”六种。“前三种术语”(即，FOB、CFR、CIF)，是传统使用最为广泛的贸易术语，称为“老三件”；而“后三种”，由于近年来，各种各样的国际贸易运输方式的采用，也被人们所广泛接受，因而，又被称为“新三件”。所以，熟悉这六种主要贸易术语的含义、买卖双方的责任和义务，以及在使用中应注意的问题，对于外贸工作者来说，就显得特别重要。现分别叙述如下：一、最广泛使用的三种“贸易术语”(一)、“FOB术语”FREE ON BOARD(...Named Port Of Shipment)，即，装运港船上交货(.....指定装运港)，又称“船上交货”，是指卖方必须在合同规定的日期，或期间内在指定的装运港将货物交至买方指定的船上，并负担货物越过“船舷”为止的一切费用，和货物灭失或损坏的风险。“FOB术语”要求卖方办理货物出口清关。本术语只适用于海运和内河运输(也就是“水上运输”)。如果双方当事人不拟以越过“船舷”作为完成交货，则应采用FCA术语。按《2000年通则》，在FOB术语下，买\卖双方的主要义务如下：一) 卖方的主要义务：
(1)负责在合同规定的日期或期限内，在指定装运港，将符合合同的货物，按港口惯常方式交至买方指定的船上，并给予买方充分的通知；(2)负责取得出口许可证或其他核准书，办理货物出口手续；(3)负担货物在装运港越过“船舷”为止的一切费用和 risk；(4)负担提供商业发票和证明货物已交至

船上的通常单据。如果买卖双方约定采用电子通信，则所有单据均可被具有同等效力的电子数据交换信息(EDI Message)所替代。二)买方的主要义务：(1)负责按合同规定支付价款；(2)负责租船或订舱，支付运费，并给予卖方关于船名、装船地点和要求交货时间的充分的通知；(3)自负风险和费用取得进口许可证或其他核准书，并办理货物进口以及必要时经由另一国过境运输的一切海关手续；(4)负担货物在装运港越过“船舷”后的一切费用和 risk；(5)收取卖方按合同规定交付的货物，接受与合同相符的单据。1. 采用FOB术语，需要注意以下几点：(1)。“装上船”(即，ON BOARD)的要求和 risk 转移：卖方及时将货物装上船，是FOB术语的要素(essence)。按《2000年通则》规定，FOB合同的卖方必须及时在装运港将货物“交至船上”(Deliver On Board)或“装上船”(Load On Board)。其交货点(Point Of Delivery)为“船舷”。当货物在装运港越过“船舷”(Passed The Ship's Rail)时，货物灭失或损坏的 risk 从卖方转移至买方。如前所述，

《2000年通则》作为惯例的规定并不是强制性的，它允许买卖双方按实际业务的需要，对该规则的任何规定作必要的改变。因此，在实际业务中，如FOB合同的买方要求提交“清洁已装船提单”，而卖方也同意提供此种运输单据，凭以向买方收款的话，则该FOB合同的交货点已从“船舷”延伸到了“船舱”。这就是说，卖方必须负责在装运港将货物安全地装入船舱，并负担货物装入船舱为止的一切灭失或损坏的 risk。>(2)“船货衔接”在FOB合同中，买方必须负责租船或订舱，并将船名和装船时间通知卖方；而卖方必须负责在合同规定的装船期和装运港，将货物装上买方指定的船只

。这里有个“船货衔接”的问题。买方在合同规定的期限内，安排船只到合同指定的装运港接受装货。如果船只按时到达装运港，卖方因货未备妥而未能及时装运，则卖方就承担由此而造成的“空舱费(Dead Freight)或滞期费(Demurage)”。反之，如果买方延迟派船，使卖方不能在合同规定的装运期内将货物装船，则由此而引起的卖方仓储、保险费等费用支出的增加，以及因迟收货款而造成的利息损失，均需由买方负责。因此，在FOB合同中，买卖双方对船货衔接事项，除了在合同中应作明确规定外，在订约后，必须加强联系，密切配合，防止船货脱节。在按FOB术语订约的情况下，如成交货物的数量不大，只需部分舱位而用班轮装运时，卖方往往按照买卖双方之间明示或默示的协议，代买方办理各项装运手续，包括以卖方自己的名义订舱和取得提单。除非另有协议或根据行业习惯，买方应负责偿付卖方由于代办上述手续而产生的任何费用，诸如货运商和装船代理的装船手续费；其订不到舱位的风险也由买方负担。(3)．装货费用的负担在装运港的装货费用，主要是装船费以及与装货有关的理舱费和平舱费。在FOB合同中，如买方使用班轮运输货物，由于班轮运费内包括装货费和在目的港的卸货费，班轮运费既然由买方支付，所以装货费实际上系由买方负担。但在大宗货物需使用租船装运时，FOB合同的买卖双方对装货费由何方负担应进行洽商，并且在合同中用文字作出具体的规定，也可以采用在FOB术语后加列字句或缩写，即所谓“FOB术语的变形”来表示。常见的FOB术语变形有：FOB班轮条件(FOB Liner Terms)，指装货费用如同以班轮运输那样，由支付运费的一方(即买方)负担；FOB吊钩下交货(FOB Under

Tackle), 指卖方将货物置于轮船吊钩可及之处, 从货物起吊开始的装货费用由买方负担。FOB包括理舱(FOB Stowed, FOBS), 指卖方负担将货物装入船舱并支付包括理舱费在内的装货费用。FOB包括平舱(FOB Trimmed, FOBT), 指卖方负担将货物装入船舱, 并支付包括平舱费在内的装货费用。以上系在国际贸易中, 也是在我国外贸实践中, 对FOB术语变形按通常的理解和应用所作的解释。但须注意的是, 对贸易术语变形(Variants Of Trade Terms), 国际上并无统一和权威的解釋。因此, 在实际业务中, 除非买卖双方对有关贸易术语变形的含义有一致的理解, 在使用术语变形时, 应在合同中明确规定卖方所需承担的额外义务。例如, 如使用FOBS(FOB包括理舱)时, 它是仅限于卖方负担因理舱而发生的额外费用理舱费, 还是它不仅包括理舱费, 还包括直至完成理舱为止货物可能发生灭失或损坏的风险。在合同中, 对术语变形所产生的额外义务作具体明确的规定, 可防止以后履行合同时因双方理解不一而发生纠纷, 造成损失。

4. 美国对FOB术语的特殊解释。

《1941年美国对外贸易定义修正本》将FOB术语分为六种, 分别是

- 、 FOB在指定内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货;
- 、 FOB在指定的内陆发货地点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在指定的内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货, 减除至指定地点的运费。
- 、 FOB在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货;
- 、 FOB船上交货(指定装运港);
- 、 FOB在进口国指定内陆地点交货。

其中只有“指定装运港船上交货, [FOB Vessel(Named Port of Shipment)]与《2000年通则》解释的FOB术语相近。然而按《1941年美国对

外贸易定义修正本》规定，只有在买方提出要求，并由买方负担费用的情况下，FOB Vessel的卖方才有义务协助买方取得由出口国签发的为货物出口或在目的地进口所需的各种证件，并且，出口税和其他税捐费用也需由买方负担。这些规定与《2000年通则》FOB术语关于卖方必须负责取得出口许可证，并负担一切出口税捐及费用的规定，有很大不同。因此，我外贸企业在与美国和其他北美洲国家出口商按FOB术语洽谈进口业务时，除了应在FOB术语后注明“Vessel”（轮船）外，还应明确提出由对方（卖方）负责取得出口许可证，并支付一切出口税捐及费用。

>二、CFRCOST AND FREIGHT (...Named Port Of Destination)成本加运费(.....指定目的港),是指当货物在指定装运港越过船舷时，卖方即完成交货。卖方必须支付将货物运至指定目的港的运费和必要的费用，CFR术语要求卖方办理出口清关。本术语只适用于海运和内河运输（即“水上运输”）。如果双方当事人不拟以越过“船舷”作为完成交货，则应采用CPT术语。在实际业务中，应规范地使用这一术语的标准缩写CFR。CFR与CIF不同之处仅在于：CFR合同的卖方不负责办理保险手续和不支付保险费，不提供保险单据。有关海上运输的货物保险买方自理。除此之外，CFR和CIF合同中买卖双方的义务划分基本上是相同的。按CFR术语订立合同，需特别注意的是装船通知问题。因为，在CFR术语下，卖方负责安排在装运港将货物装上船，而买方必须自行办理货物运输保险，以就货物装上船(越过船舷)后可能遭受灭失或损坏的风险取得保障。因此，在货物装上船前，即,风险转移至买方前，买方及时向保险公司办妥保险是CFR合同中一个至关重要的问题。国际商会

在INCO-TERMS先前版本均强调，C&F卖方必须毫不延迟地(Without Delay)通知买方货物已装上船。在《2000年通则》也规定：卖方必须给予买方关于货物已按A4规定交至船上的充分的通知(Sufficient notice)……所谓“充分的通知”，意指装船通知在时间上是“毫不延迟”的，在内容上是“详尽”的，可满足买方在目的港收取货物采取必要的措施(包括办理保险)的需要。虽然，《2000年通则》没有对卖方未能给予买方该项充分的通知的后果作出具体的规定，但是根据有关货物买卖合同的适用法律，卖方可因遗漏或不及时向买方发出装船通知，而使买方未能及时办妥货运保险所造成的后果，承担违约责任。为此，在实际业务中，我方出口企业应事先与国外买方就如何发给装船通知商定具体做法；如果事先未曾商定，则应根据双方已形成的习惯做法，或根据订约后、装船前买方提出的具体请求(包括在信用证中对装船通知的规定)，及时用电讯向买方发出装船通知。上述做法也适用于我方出口的FOB合同和CIF合同。此外，在CIF术语一节中述及的关于租船或订舱的责任和目的港卸货费用负担的问题，同样适用于CFR术语。为明确卸货费用负担，也可采用CFR术语的变形。例如：CFR班轮条件(CFR liner terms)、CFR舱底交货(CFR ex --ship ' s hold)、CFR吊钩交货(CFR ex tackle)和CFR卸到岸上(CFR landed)。上述CFR术语的各种变形，在关于明确卸货费用负担的含义方面，与前述CIF术语变形中所说明的是相同的。需要说明的是，以上各“FOB、CFR、CIF”贸易术语变形，除买卖双方另有约定者外，其作用通常仅限于明确或改变买卖双方在费用负担上的划分，而不涉及或改变风险的划分。此外，还须强调，只有在买卖双方对所使

用的贸易术语变形的含义有一致理解的前提下，才能在交易中使用这些术语变形。随着国际运输技术的发展，包括货物集合化，集装箱运输、多式运输和滚装运输的日益扩大使用，以在装运港越过“船舷”作为卖方完成交货义务的FOB、CFR和CIF术语已不能适应新的运输环境的需要。同时，运输技术的变化，也带来了运输单据的革新，例如，多式运输单据(Multimodal Transport Document MTD)，非传统的FOB、CFR和CIF术语所涉及者。有鉴于此，国际商会在《1980年通则》中增添了两种新术语—FRC和CIP，并修订了原有的DCP。10年后，在《1990年通则》中又对上述三种术语作了进一步的修改和补充；将FRC改为FCA，将DCP改为CPT。经修改补充后的FCA、CPT和CIP三种术语不仅适用于铁路、公路、海洋、内河、航空运输的单一方式的运输，也适用于两种或两种以上运输方式相结合的多式运输。《2000年通则》又对FCA术语中关于装货和卸货义务作改变，以下分别介绍这三种术语。

>三、CIFCOST INSURANCE AND FREIGHT (...named port of destination)成本、保险费和运费(.....指定目的港)是指当货物在指定装运港越过“船舷”时，卖方即完成交货。卖方必须支付将货物运至指定目的港所需的运费和保险费用，但交货后货物灭失或损坏的风险，以及由于发生事件而引起的任何额外费用，自卖方转移至买方。所以，在CIF术语中的卖方还必须就买方的货物在运输中灭失或损坏的风险办理保险。因此，卖方须订立保险合同，并支付保险费。买方应注意到，CIF术语只要求卖方投保最低责任的保险险别，最低保险金额通常为合同规定的价款的110%，并以合同货币投保。如买方需要更高的保险险别，则应与卖方明确地达成

协议或自行办理额外的保险。CIF术语要求卖方办理货物出口清关。本术语只适用于海运和内河运输。如果双方当事人不拟以越过船舷作为完成交货，则应采用CIP术语。按照《2000年通则》，CIF合同买卖双方的主要义务如下：1．卖方的义务。(1)负责在合同规定的日期或期间内，在装运港将符合合同的货物交至运往指定目的港的船上，并给予买方充分的通知；(2)负责办理货物出口手续，取得出口许可证或其他核准书；(3)负责租船或订舱，并支付至目的港的运费；(4)负责办理货物运输保险，支付保险费；(5)负责货物在装运港越过船舷为止的一切费用和 risk；(6)负责提供商业发票、保险单和货物运往约定目的港的运输单据。如果买卖双方约定采用电子通信，则所有的单据可被具有同等效力的电子数据交换信息所替代。2．买方的主要义务。(1)负责按合同规定支付价款；(2)负责办理货物进口手续，取得进口许可证或其他核准书；(3)负担货物在装运港越过船舷后的一切费用和 risk；(4)收取卖方按合同规定交付的货物，接受与合同相符的单据。

在采用CIF术语时，需注意以下几点：1．CIF合同属“装运合同”。根据《2000年通则》，CIF术语的交货点 / 风险点与FOB术语完全相同。在CIF术语下，卖方在装运港将货物装上船，即完成了交货任务。因此，和FOB一样，采用CIF术语订立的合同属“装运合同”。虽然在CIF术语后所注明的是目的港(例如，“CIF纽约”)且在我国曾将CIF术语译作“到岸价”，但是，CIF和其他C组术语(CFR、CPT、CIP)与FOB和其他F组术语(FCA、FAS)一样，卖方在装运地完成交货的义务方面，其性质是相同的，采用这些术语订立的买卖合同均属“装运合同”性质。此类合同的卖方按合同规定在装运地将

货物交付装运后，对货物可能发生的任何风险不再承担责任。

2．卖方租船或订舱的责任。CIF合同的卖方为按合同规定的时间装运出口，必须负责自费办理租船或订舱。如果卖方不能及时租船或订舱，就不能按合同规定装船交货，即构成违约，从而需承担被买方要求解除合同及 / 或损害赔偿的责任。根据《2000年通则》，卖方只负责按照通常条件租船或订舱，使用适合的装运有关货物的通常类型的轮船，经习惯行驶航线装运货物。因此，买方一般无权提出关于限制船舶的国籍、船型、船龄以及指定装载某轮船公司或某班轮公司船只的要求。但在出口业务中，如国外买方提出上述要求，在能够办到又不增加额外费用的情况下，我方也可灵活掌握，考虑接受。

3．卖方办理保险的责任。在CIF合同中，卖方是为了买方的利益而办理货运保险的，此项保险主要是为了抵御货物装船后在运输途中的风险。《2000年通则》对卖方的保险责任规定：如无相反的明示协议，卖方只需按“协会货物保险条款”或其他类似的保险条款中最低责任的保险险别投保。如买方要得到更大责任保险险别的保障，及 / 或要求投保战争、罢工、暴动和民变险等，须与卖方明示达成协议，或者自行安排额外保险。最低保险金额应为合同规定的价款加10%，并以合同货币投保。有关保险责任的起讫期限必须与货物运输相符合，并必须至迟自买方需负担货物灭失或损坏的风险时(即自货物在装运港越过“船舷”时)起对买方的保障生效。该保险责任的期限必须展延至货物到达约定的目的港为止。在实际业务中，为了明确责任，我外贸企业在与国外客户洽谈交易采用CIF术语时，一般都应在合同中具体规定保险金额、保险险别和适用的保险条款。而目前中国

保险条款和国际上使用较多的伦敦保险业协会货物险条款均列有保险责任的起讫期限。

4. 卸货费用的负担。如在FOB术语中已述及的，班轮运费包括装运港的装货费用和在目的卸货费用，因此，如货物系用班轮运输，运费由CIF合同的卖方支付，在目的港的卸货费用实际上由卖方负担。但大宗货物使用租船运输，在装运港的装货费用由卖方支付，至于在目的港的卸货费用由何方负担，买卖双方应在合同中订明。其规定方法，可以在合同内用文字具体订明，也可采用CIF术语的变形来表示。例如：(1)CIF班轮条件(CIF Liner Terms)，指卸货费用按班轮条件处理，由支付运费的一方(即卖方)负担；(2)CIF舱底交货(CIF Ex ship 's Hold)，指买方负担将货物从舱底起吊卸到码头的费用；(3)CIF吊钩交货(CIF Ex Tackle)，指卖方负担将货物从舱底吊至船边卸离吊钩为止的费用；(4)CIF卸到岸上(CIF Landed)，指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(Lighterage and wharfage charge)。在上文阐述FOB术语变形时，对贸易术语变形的解释及其在实际业务应用中需注意的问题所作的说明，也适用于CIF术语变形。

5. “单据买卖”从商业观点来看，有人曾认为，“CIF合同的目的不是货物本身的买卖，而是与货物有关的单据的买卖”(A Sale Of The Documents)。CIF合同的卖方可通过向买方提交货运单据(主要包括提单、保险单和商业发票)来完成其交货义务。卖方提交单据，可推定为交付货物，即所谓“象征性交货”(Symbolic Delivery)。而买方则必须凭上述符合合同要求的货运单据支付价款。CIF合同属装运合同性质，卖方按合同规定在装运港将货物装上船，但不保证货物必然到达和在何时到达目的港，也不对货物装上船后的任

何进一步的风险承担责任。因此，即使在卖方提交单据时，货物已经灭失或损坏，买方仍必须凭单据付款，但他可凭提单向船方或凭保险单向保险公司要求赔偿。在此有必要指出，如果在采用CIF术语订立合同时，卖方被要求保证货物的到达或以何时到货作为收取价款的条件的話，则该合同将成为一份有名无实的CIF合同。 > 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