

第二节、常用的三种贸易术语（老三件）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__E7_AC_AC_E4_BA_8C_E8_8A_82_E3_c32_478424.htm 第二节、常用的三种贸易术语（老三件）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

和风险；(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：1、FOB在指定内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货；2、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；3、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；4、FOB在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货；5、FOB船上交货(指定装运港)；6、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。 > 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