

第一章 国际货物运输概论

学习目标

(一) 知识目标

- 掌握国际货物运输的性质与作用；
- 掌握国际货物运输的研究对象与内容；
- 熟悉国际货物运输的方式和组织结构；
- 熟悉国际货物运输的法律环境。

(二) 技能目标

- 能结合具体的国际货物运输任务,制定合理的运输方案。

作为商品流通环节的运输业,伴随着人类的生产、交换活动的产生而产生,随着科学技术和新的生产方式的发展而发展:从最古老的依靠人力、畜力实现运输,升级到使用机械设备增大运输能力,再发展到通过更先进的技术和管理提高运输效益。而国际货物运输又由于具有跨越国界、涉及面广等特点,比国内货物运输更加复杂。做好国际货物运输,才能保证国际贸易的顺利发展。

第一节 国际货物运输概述

一、国际货物运输的概念

运输一般是指人和物的载运和输送,本质是物质资料的物理性移动,是从供应者到使用者的包装、保管、装卸搬运、流通加工、配送以及信息传递的过程。运输活动本身一般并不创造产品新的使用价值,只创造附加价值,而这一价值带来了商品经过运输后、相对于原产地价格的上升。国际货物运输也是如此。

国际货物运输是指发生在一个国家或地区与其他国家或地区之间的运输。国际货物运输包括贸易物资运输和非贸易物资(如援外物资、个人行李、展览品、办公用品等)运输两种。国际货物运输通常被称为国际贸易运输,这是因为国际货物运输中的非贸易物资的运输往往只是贸易物资运输部门的附带业务。从一个国家的角度来说,国际贸易运输就是对外贸易运输,简称外贸运输。

二、国际货物运输的性质

在运送商品的过程中,运输不能改变劳动对象(即商品)的形状和性质,也不能生产出独立形态的产品,因此,运输在国际贸易中被划入服务贸易范畴。运输业作为特殊的独立生产部门,它所提供的产品是商品的场所变动、物理移动。商品在空间上的流通——通过运输使商品位置发生的移动,使得商品的使用价值发生了位移,从而使商品的成本和价值增加,可以按照高于原来产地的交换价格出售。由运输追加到商品中去的价值,等于使商品的使用价值发生位移所需要的劳动量。这个劳动量,一部分是物化劳动量(即运输工具的价值转移),另一部分是活劳动量(即运输劳动的价值追加),这同一切其他商品的价值增加过程是一样的。

在国际贸易中,商品的价格包含商品的运价,不同种类的商品的运价在商品的价格中占有不同的比重。一般来说,在高价值的制成品运输中,运价约占商品价格的10%;在大多数普通商品中,运价约占商品价格的30%~40%;在低值商品价格中,运价所占比重就更大一些,如在原料性商品的价格中会占到50%甚至更高。

国际货物运输也是一种国际贸易产品,只不过它用于交换的不是物质形态的商品,而是一种特殊的商品,即货物的位移。商品运价就是它的交换价格。和商品的生产价格一样,商品的运价也随着市场供求关系变化而围绕着国际货运价值本身上下波动。商品的运价随着商品的物质形态一起进入国际市场中交换,商品运价的变化直接影响到国际贸易商品价格的变化。商品运价变化的具体影响因素主要有运输的成本、国际货物运输产品的供求变化等。



资料卡

中国海运市场集装箱运输价格变化

图 1-1 反映了国际货物运输产品中集装箱运输一项价格的变化。

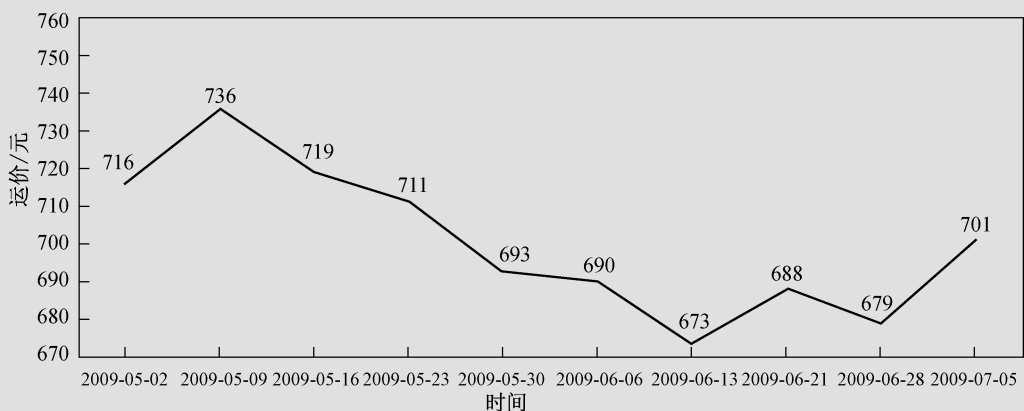


图 1-1 中国海运市场集装箱运价均价指数

三、国际货物运输的特点

与国内货物运输相比,国际货物运输具有以下几个主要特点:

1. 国际货物运输是一项政策性很强的涉外活动

国际货物运输涉及国际关系问题。国际货物运输是国际贸易的重要组成部分,在组织货物运输的过程中,需要经常同国外发生直接或间接的广泛的业务联系。这种联系既有经济上的,也常常会涉及国际间的政治问题以及由政治问题引发的社会问题。因此,国际货物运输既是一项经济活动,也是一项重要的外事活动。这就要求人们不仅要用经济观点去办理各项业务,而且要有政策观念——不仅要按照本国的对外政策的要求从事国际运输业务,同时也要遵守其他国家的政治经济政策。

2. 国际货物运输涉及面广,情况复杂多变

国际货物运输中众多的关系人可分为两个方面:一方面是发货人和收货人与承运人的关系,即货主与承运人以及其他有关人基于运输合同建立起的复杂法律关系;另一方面是货主和承运人与进出口国行政当局的关系。由于各国的政治、经济、法律、文化背景不同,一宗商品运输会面临种类繁多的行政管理。国际货物运输涉及国内外许多部门,需要与不同国家和地区的货主、交通运输、商检机构、保险公司、银行或其他金融机构、海关、港口以及各种中间代理商等进行交涉。同时,各个国家和地区的法律、政策规定不同,贸易、运输习惯和经营做法不同,金融货币制度存在差异,加之政治、经济和自然条件的变化,都会对国际货物运输产生较大的影响,使得情况复杂化。

3. 国际货物运输是中间环节较多的长途运输

国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的运输,一般来说,运输的距离都比较长,而且一项国际商品的运输往往需要经过许多运输环节。这些环节主要有:商品输出和输入国的内陆储存、运输和装卸,出口和进口港口的储存和装卸,国际中途港转运的储存和装卸以及这些环节中间不同运输方式的转换等。同时需要注意的是,货物经过不同的国家和地区时,要适应该国和地区不同的法规和规定。其中任何一个环节发生问题,都可能会影响整个链条上的运输进程。这就要求在国际货物运输中必须做好组织工作,避免在某个环节上出现脱节现象,给运输带来损失。

4. 国际货物运输的时间性强

首先,按时装运进出口货物、及时将货物运至目的地是履行进出口贸易合同的基本要求。各国的合同法及有关国际公约几乎都把及时交付货物作为合同的重要义务。货物出口人及承运人如不能及时交付货物,将承担法律责任。其次,当今的国际市场竞争异常激烈,商品价格瞬息万变,安全、快捷的运输已成为贸易竞争的重要手段。某些季节性商品、易腐烂商品以及鲜活商品如果不能及时运送到目的地,将造成重大经济损失。另外,能否及时交货还体现了国际货物运输承运人的业务水平。

5. 国际货物运输的风险较大

在国际货物运输中,运输距离长、环节多、涉及面广、情况复杂多变,还涉及国际关系,加之时间性又很强,国际形势的变化、社会的动乱、各种自然灾害和意外事故的发生,都可能直接或间接地影响国际货物运输,甚至造成严重后果。上述特点决定了国际货物运输必然面临相当大的风险。为了转嫁运输过程中的风险损失,各种进出口货物和运输工具都需要办理运输保险。

四、国际货物运输的作用

1. 国际货物运输是国际贸易最现实的纽带

众所周知,合理的国际分工和国际贸易能够在全世界范围内普遍提高人们的整体福利水平,而国际货物运输又是国际贸易、国际商品流通的需要。国际贸易的发展要求运输业的规模与之相匹配,运输业的发展又有力地促进了国际贸易的发展,进而提高了全世界范围内人们的整体福利水平。

从国际贸易的发展历史看,国际分工使全球成为一个统一的大市场,使商品的国际间流通成为必然,而连接这个大市场的最现实纽带是国际运输。运输工具的技术革命及运用使得需要交换的商品可以在很短的时间里实现国际间转移。地理大发现时期,完成一次航行需要几个月的时间,而现在,使用先进的运输工具和管理技术则只需十几天,大型航空货物运输机甚至可在一天的时间内将货物送至任何地点。可以说,缺少国际运输的国际贸易是不可想象的。因此,要大力发展国际贸易就必然要大力发展国际货物运输。

2. 国际货物运输业的发展能带动一国经济的发展

国际贸易合同签订后,只有通过运输及时将进口货物运进来、将出口货物运出去,并送到约定地点,商品的流通才能实现。按时、按质、按量完成国际货物运输任务,保证国际贸易合同的履行,对于一国经济的持续健康发展具有积极作用。

由于国际货物运输的距离长、环节较多、各项运杂费用开支较大,故节省运杂费用的潜力比较大、途径也多。因此,从事国际货物运输的企业和部门,应该不断地改善经营管理,节省运杂费用,提高企业的经济效益和社会效益,为国家积累更多的建设资金。

此外,运输本身也是一种产业。通过国际运输业的发展,建立国际航运中心,发展临港产业,带动腹地经济发展,可以促进投资和就业,增加国际收入,保持国际收支平衡。因此,国际运输业成为当今贸易大国经济发展规划的重要内容。

3. 良好的国际货物运输活动能促进国际关系的发展

国际货物运输是国家涉外活动的一个重要组成部分,除承担国际运输任务外,它的另一个任务就是在平等互利的基础上密切配合外交活动,在实际工作中具体体现和切实贯彻国家各项对外政策。

第二节 国际货物运输的研究对象与内容

一、国际货物运输的研究对象

国际货物运输是研究国际货物运输的形式、方法及相关法律问题的一门实用科学。它的研究对象主要是国际货物运输的对象、国际货物运输的方式和国际货物运输的组织结构。

(一) 国际货物运输的对象

国际货物运输的对象是国际货物运输部门承运的各种进出口货物,如工农业产品、商品、原料、材料、能源物资以及其他产品等都称为货物(cargo 或 goods)。货物的分类是指为

了一定的目的和需要,按照一定的属性或特征,选择一定的分类标志,将货物划分为不同类别或系统的过程。商品类别可以按照用途、原料、加工方法、主要成分等标准进行划分。我国货物的归类体系可以概括为基本分类体系、国家标准分类体系和应用分类体系三大体系。

而从国际货物运输的需要出发,货物的形态和性质各不相同,对运输、装卸、保管也各有不同的要求,因此,可以从货物的形态、性质、重量、运量等几个不同的角度进行简单的分类。

1. 从货物形态的角度分类

从货物形态的角度分类,货物可以分为包装货物、裸装货物、散装货物三类。

(1) 包装货物。为了保证货物在装卸运输中的安全和便利,用材料进行了适当的包装的货物称包装货物。包装货物通常可分为箱装货物、桶装货物、袋装货物、捆装货物和其他包装货物等。

(2) 裸装货物。裸装货物又称无包装货物,如各种金属材料、车辆和一些设备等。

(3) 散装货物。在运输中,有些无包装、不方便清点数量的大批量低价货物,适合采用散装方式,以利于使用机械装卸作业进行大规模运输,方便操作,降低运费。散装货物包括干质散装货物和液体散装货物,如煤炭、石油、铁矿、木材、粮谷、工业用盐、化肥等。

2. 从货物性质的角度分类

从货物性质的角度分类,货物可以分为普通货物和特殊货物两类。

(1) 普通货物。普通货物还可分为三类:

① 清洁货物,主要是指清洁干燥货物,如茶叶、棉纺织品、粮食和陶瓷品等。

② 液体货物,主要是指盛装于桶、瓶、坛内的流质或半流质货物,如酒类、油类、药品和普通饮料等。

③ 粗劣货物,主要是指具有油污、水湿、扬尘和散发异味等特征的货物,如包装外表有油腻的桶装油类、生皮、盐渍货物、水泥、烟叶、化肥、矿粉等。由于易造成其他货物污损,所以粗劣货物又称污染性货物。

(2) 特殊货物。特殊货物可以分为五类:

① 危险货物,主要是指具有易燃、爆炸、毒害、腐蚀和放射性危害的货物。《国际海运危险货物规则》根据危险货物的物理化学性质及对人身体的伤害情况,将危险货物分为九个大类,每一大类又划分为若干小类。

② 冷藏货物,主要是指在常温条件下易腐烂变质和其他需按指定的某种低温条件运输的货物,如易腐性货物中的需处于冷冻状态运输的肉、鱼等,需处于低温状态运输的水果和蔬菜等。

③ 贵重货物,主要是指价值贵重的货物,如金和银等贵金属、货币、高价商品和精密仪器等。

④ 活的动植物,主要是指具有正常生命活动,在运输过程中需要特别照顾的动物和植物,如牛、马、猪、羊等家畜,以及其他兽类、鸟类、家禽、鱼类等活的动物和树木等植物。

⑤ 长大、笨重货物,主要是指单件货物体积过大或过长,重量超过一定界限的货物。按照港口收费规定和运价表规定,通常将长度超过 12 米的货物视为长大件货物,将单件重量在 5 吨以上的货物称为重件货物。

3. 从货物重量的角度分类

从货物重量的角度分类,货物可以分为重质货物和轻泡货物两类。

(1)重质货物。凡1吨重量的货物,如果体积小于40立方英尺(1立方英尺=0.028317立方米)或1立方米,称为重质货物。

(2)轻泡货物。轻泡货物又称为体积货物。凡1吨重量的货物,如果体积大于40立方英尺或1立方米,称为轻泡货物。

4. 从货物运量的角度分类

从货物运量的角度分类,货物可以分为大宗货物和件杂货物两类。

(1)大宗货物。大宗货物是指运量很大的同批(票)货物,如化肥、粮谷、煤炭等,约占世界海运总量的75%~80%。

(2)件杂货物。大宗货物以外的货物称为件杂货物,一般具有包装,可分件点数,约占世界海运总量的25%,但在货价方面要占到75%。

(二) 国际货物运输的方式

根据使用的运输工具和运输通道不同,国际货物运输可以分为以下几种方式:

1. 国际海上货物运输

国际海上货物运输也称海洋运输,是指使用船舶通过海上航道在不同国家和地区的港口之间运送货物的一种方式。海洋运输的特点是通过能力大、运输量大、运费低廉、对货物的适应性强、速度较低、风险较大等。国际海上货物运输适合运输矿产品、大宗散装货、化工产品、集装箱等。

海洋运输是国际贸易中最重要运输方式。目前,海洋运输占国际贸易总运量中的2/3以上,我国进出口货运总量的90%都是利用海洋运输。

2. 国际铁路货物运输

国际铁路货物运输是指通过铁路在不同国家和地区之间运送货物的一种方式。铁路运输是陆路运输的两种基本方式之一。铁路运输准确性和连续性强,具有安全程度高、运输速度快、运输距离长、运输能力大、运输成本低等优点,且具有污染小、潜能大、不受天气条件影响的优势,是公路运输、水运、航空运输、管道运输所无法比拟的;其缺点是初期投资大。铁路适宜运输采掘工业产品、重工业产品及原料、制造业产品及原料、农产品等。

3. 国际公路货物运输

国际公路货物运输是指通过公路在不同国家和地区之间运送货物的一种方式,是陆路运输的两种基本方式之一,也是现代运输的主要方式之一。在国际货物运输中,它是不可缺少的一个重要组成部分,具有机动灵活、简捷方便、对自然条件的适应性较强、应急性强、投资少、收效快等优点,适应集装箱货运方式:既可直达指定地点,减少货物的换装转运等中转环节和客货的中途停留时间,实现“门到门”运输,又便于同其他运输方式(铁路运输、水运、航空运输)衔接,进行综合运输,保证整个交通运输系统的正常运转。其缺点是载量小,运行中震动大,易造成货损事故,费用成本高。随着高速公路的大量出现、集装箱直达运输的推广及汽车大型化的发展,公路运输载重量较小、运输成本较高等方面的问题正逐步得到改善。公路运输适宜运输中间产品、轻工业产品、日用消费品等货物。

4. 国际航空货物运输

国际航空货物运输是指通过航空在不同国家和地区之间运送货物的一种方式。国际航

空货物运输最大的优点是速度快,这样既能节约时间,又能降低时间带来的风险,特别适合在国际贸易中运输鲜活货物、贵重物品和精密仪器。而且航空运输不受地理条件限制,非常适合地理条件恶劣地区的物资以及救急品等的运输。另外,航空运输还有安全准确,手续简便,节省包装、保险、利息、储存费用等优点。但航空运输本身运量小、运价高等的缺点也阻碍了其应用范围的进一步扩大。

5. 国际管道货物运输

国际管道货物运输是指用管道作为运输工具在不同国家和地区之间运送货物的一种方式。管道运输的优点是运输量大、连续、迅速、经济、安全、可靠、平稳以及投资少、占地少、费用低,并可实现自动控制;缺点是对运输货物物理状态有限制,只能运输气体、液体和少数颗粒状固体。国际管道货物运输除广泛用于石油、天然气的长距离运输外,还可运输矿石、煤炭、建材、化学物品和粮食等。

6. 国际多式联运

在1980年5月联合国国际多式联运公约第二期会议一致通过的《联合国国际货物多式联运公约》中,对国际多式联运曾作出如下定义:“国际多式联运是指按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交货地点。为履行单一方式货物合同所规定的货物接送业务,不应视为国际多式联运。”

国际多式联运是在集装箱运输的基础上产生并发展起来的,一般以集装箱为媒介,把海上运输、铁路运输、公路运输、航空运输和内河运输等传统的单一运输方式有机地结合起来,构成一个连贯的过程,来完成国际间的货物运输。

国际多式联运的优点主要体现在:由于只需要签订一份多式联运合同,可以使运输过程统一化、简单化;减少了中间环节,缩短了运货时间,降低了事故发生率,节省了运输成本,提高了运输组织水平。

(三) 国际货物运输的组织结构

1. 货主

货主(cargo owner)是指专门经营进出口商品业务的国际贸易商,或有进出口权的工贸公司、地贸公司、工厂或集体企业以及“三资”企业。他们为了履行国际贸易合同,必须组织办理进出口商品的运输,是国际货物运输工作中的托运人或收货人。

2. 承运人

承运人(carrier)是指订立货物运输合同或者实际执行全部或其中一部分运输的一方当事人,如专门经营海上、铁路、公路、航空等客货运输业务的轮船公司、铁路或公路运输公司、航空公司等。他们一般拥有大量的运输工具,为社会提供运输服务。

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第42条指出:“承运人是指本人或者委托他人以本人的名义与托运人订立海上货物运输合同的人。实际承运人是指接受承运人委托,从事货物运输或部分运输的人,包括接受转让委托从事此项运输的其他人。”由此可见,在海上运输中,承运人包括船舶所有人和以期租或光租的形式承租,进行船舶经营的经营人。

水上运输的承运人在我国主要有下列运输企业：

- (1) 中国远洋运输集团及下属各公司。
- (2) 中国海运集团及下属各公司。
- (3) 各地方轮船公司。
- (4) 长江、珠江、黑龙江各航运公司。
- (5) 中外合资、合作及合营的轮船公司。
- (6) 外商独资的轮船公司。
- (7) 中国外运集团所属的轮船公司。

铁路运输的承运人包括铁道部下属各铁路局和分局或公司。公路运输的承运人包括交通部公路局和各运输公司。航空运输的承运人包括中国国际航空公司、中国民用航空总局管辖的其他航空公司、地方民用航空公司、中外合资合营的航空公司和外国各航空公司。

3. 运输代理人

运输代理人主要有以下两种：

(1) 货运代理人(freight forwarder)。货运代理人是指根据委托人的要求,代办货物运输业务的机构。它们属于运输中间人性质,有的代理承运人向货主揽取货物,有的代理货主向承运人办理托运,有的兼营两方面的代理业务。

我国的货运代理人主要有以下企业：

- ① 中国外运集团及其在各地的公司。
- ② 中国外轮代理公司及其在各港的货运代理分公司。
- ③ 中远集团货运公司及其在各地的分公司。
- ④ 中外合资、合作的代理公司。
- ⑤ 外国货运代理公司在中国各地的分支机构。
- ⑥ 经商务部正式审批的其他种类的货运代理公司。

(2) 船舶代理人(ship's agent)。船舶代理人是指接受船舶经营人或船舶所有人的委托,为他们的在港船舶办理各项业务和手续的人。船舶代理人在港为委托人揽货,并在装卸货港口办理装卸货物手续、保管货物和向收货人交付货物,代办船舶修理、船舶检验、集装箱跟踪管理,以及为船舶补充燃料、淡水和食品等业务。

海运经纪人(shipping broker)以中间人的身份代办洽谈业务,促使交易成交。在海上运输中,有关货物的订舱和揽载、托运和承运,船舶的租赁和买卖等项业务,虽然有时会由交易双方直接洽谈,但由海运经纪人作为媒介代办洽谈的做法已成为传统的习惯。

我国的船舶代理人主要有以下企业：

- ① 中国外轮代理公司及其在各港的下属公司。
- ② 中国船务代理公司及其在各港的下属公司。
- ③ 经交通运输部批准的其他船舶(务)代理公司。

4. 装卸人和理货人

装卸、理货业是指接受货主或船舶营运人的委托,在港口为船舶进行货物的装卸、清点、交接、检验货损程度及货损原因并作出公证等业务的行业。

(1) 装卸人(stevedore)。经营将货物装船和从船上卸下的业务的人被称为装卸人或装

卸公司。装卸人对所在港口经常装卸的货物的包装、性质以及装卸方法都富有经验,对各种类型的船舶也都深有了解,能参与制订装卸计划。委托人对他们的装卸技术也信任。但是由于货物的装卸与船舶和货物的安全有密切的关系,这种作业都是在船方的监督和指挥下进行的。

我国的港口装卸业目前有以下公司:

- ① 各口岸港务局下属的港务(或装卸)公司。
- ② 各港口的地方装卸公司。
- ③ 中国外运集团系统的港务公司。
- ④ 各货主码头的装卸公司。
- ⑤ 中外合资、合营的港务公司。

(2) 理货人(tally man, checker)。理货是在船舶装货或卸货时,对货物的件数进行清点,并对货物的交接作出证明的业务。理货通常是由船公司或货主各自委托他们的代理人,即分别由站在船公司立场的理货人会同站在货主立场的理货人进行的。在代表双方的理货人的共同确认下,才能证明货物交接的正确性。这种正确交接的证明有较强的公证作用,所以理货人不但要有较全面的知识和熟练的方法,而且必须具有诚实、公正的品质。

国际货物运输系统主要包括以上四种机构。此外,国际货物运输还与海关、商检、卫检、动植检、港口当局(海上安全监督局和港务局)、保险公司、银行和外汇管理局、包装公司、仓储公司等机构有着较为密切的联系。这些机构共同组成了国际货物运输组织系统。



资料卡

合理运输的五个决定要素

合理运输就是按照货物的特点、流向和运输条件,走最少的里程,经最少的环节,用最少的运力,花最少的费用,以最快的时间,把货物安全、完整地运到目的地。影响合理运输的决定性因素有五个,被称为合理运输的“五要素”。

(1) 运输距离。在运输时,运输时间、运输货损、运费、车辆或船舶周转等运输的若干技术经济指标,都与运距有一定比例关系。运距长短是确定运输是否合理的一个基本因素。缩短运输距离从宏观和微观两方面都会带来好处。

(2) 运输环节。每增加一个运输环节,不但会增加起运的运费和总运费,而且必然会增加运输的附属活动,如装卸、包装等,各项技术经济指标也会因此下降。因此,减少运输环节,尤其是同类运输工具的环节,对合理运输有促进作用。

(3) 运输工具。各种运输工具都有其使用的优势领域。对运输工具进行优化选择,按运输工具特点进行装卸运输作业,最大限度地发挥所用运输工具的作用,是运输合理化的重要一环。

(4) 运输时间。运输是物流过程中需要花费较多时间的环节;尤其是远程运输,在全部物流时间中,运输时间占绝大部分。运输时间缩短,有利于充分发挥运输工具和线路的运力,有利于货主资金的周转。

(5) 运输费用。运费在全部物流费用中占很大比例,运费的高低在很大程度上决定了整个物流系统的竞争能力。运输费用的降低,无论对货主企业来讲还是对物流经营企业来讲,都是运输合理化的一个重要目标。

二、国际货物运输的主要研究内容

根据国际货物运输的研究对象,本书的主要研究内容分为以下三个部分:

(一) 国际贸易知识

第一部分主要介绍国际贸易知识。这部分又包含两点内容:第一点是国际贸易术语及国际贸易惯例,其中包括贸易术语的概念、有关贸易术语的国际惯例、六种主要贸易术语、贸易术语的选用;第二点是国际贸易业务程序,其中包括国际贸易磋商、进出口贸易合同的内容、进出口贸易合同的履行。

(二) 国际货物运输业务知识

第二部分主要介绍四种国际货物运输方式的主要业务知识。

1. 国际海洋运输

国际海洋运输部分的主要内容有:

(1) 国际海上班轮货运实务,其中包括国际海上货运基础知识、集装箱班轮货物运输、运输程序及费用计算。

(2) 租船货物运输,其中包括租船货物运输概述、租船合同、租船经纪人业务。

(3) 提单和提单业务,其中包括提单概述和提单业务。

2. 国际航空货运

国际航空货运部分的主要内容有:

(1) 国际航空货运基础知识与实务,其中包括国际航空货物运输的特点、国际航空运输组织、国际航空货物运输流程。

(2) 国际航空货物运价及货运单证。

3. 国际陆路货运

国际陆路货运部分的主要内容有:

(1) 国际陆路货物运输概述,该部分主要对国际铁路运输和国际公路运输进行了简要介绍。

(2) 国际铁路货物运输业务,其中包括国际铁路货物联运的优点和条件、国际铁路货物联运业务、国际铁路集装箱货物运输业务、内地与港澳特区的铁路货物运输业务。

(3) 国际公路货物运输业务,其中包括国际公路货物运输的类别、国际公路货物运输流程。

4. 国际多式联运

国际多式联运部分的主要内容有:

(1) 国际多式联运概述,其中包括国际多式联运的含义与特征、发展与现状、主要类型、优点与存在的问题、国际多式联运经营主体。

(2) 国际多式联运实务,其中包括国际多式联运运输的组织、业务程序、运费计算、租箱业务、国际多式联运与保险。

(3) 国际多式联运单据与单证,其中包括国际多式联运单据、国际多式联运单证。

(三) 相关公约与法律

第三部分主要介绍国际货运相关公约与法律,其中包括国际海上货运公约与中国法律、国际航空货运公约与法律、国际陆路货物运输法律、国际多式联运法律与惯例。

第三节 国际货物运输的法律环境

国际货物运输作为一种国际经济活动,需要有一套法律制度与之相适应。随着国际货物运输的不断发展,世界各国围绕着运输各个方面的立法也在不断完善,使国际货物运输面临着复杂的法律环境。

一、法律制度的多样性

国际货物运输法律由国际立法、国内立法和国际惯例三个层面构成。

(一) 国际货物运输涉及的国际公约

1. 国际海洋运输

在海上运输中,《海牙规则》、《维斯比规则》和《汉堡规则》是各国海运界所熟悉和普遍采用的国际公约。

2. 国际陆路货运业务

铁路运输多采用《国际铁路货物联运协定》(简称《国际货协》)、《国际铁路货物运输公约》(简称《国际货约》)和《国际铁路联盟条例》,公路运输采用《国际公路货物运输合同公约》(简称《国际公路公约》)。

3. 国际航空货运业务

航空运输中,《统一国际航空运输某些规则的公约》(简称《华沙公约》)、《修订1929年10月12日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(简称《海牙议定书》)和1999年的《蒙特利尔公约》是各国的重要参考法规。

4. 国际多式联运

有关国际多式联运,各国普遍参考联合国1980年制定并通过的《联合国国际货物多式联运公约》。另外,《联合国国际货物销售合同公约》和《国际商会多式联运单证规则》也是值得参考的国际公约。

(二) 与国际货运相关的国内法律和行政法规

各国的国内立法,特别是主要运输大国和贸易大国的国内立法在国际货物运输法律制度中也占有重要地位,如英国1855年的《提单法》及1992年的《海上货物运输法》、美国1893年的《哈特法》和1936年的《海上货物运输法》,以及其他一些主要国家的有关货物运输立法。

我国与国际货运相关的国内法律和行政法规主要有《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国海关法(修订)》、《中华人民共和国对外贸易法》、《中华人民共和国进出境动植物检疫法》、《中华人民共和国进出口商品检验法》、《中华人民共和国国际海运条例》、《国际货物运输代理业管理规定实施细则(修订)》、《水路货物运输合同实施细则》和《航空货物运输合同实施细则》等。

(三) 国际货物运输涉及的国际惯例

除立法外,在国际货物运输中,特别是国际海上货物运输中,还存在着许多航运惯例以

及许多港口的地方性习惯等,这些惯例都具有广泛的国际影响。

1. 与海事审判密切相关的国际贸易惯例

与海事审判密切相关的一个重要的国际惯例是《华沙—牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules),由国际法协会(ILA)编纂。该惯例的目的是为按 CIF 条款进行货物买卖但缺乏标准合同格式或共同交易条件的人们提供一套在 CIF 合同中易于使用的统一规则,涉及涉外海事纠纷国际货物买卖中的风险的划分与所有权转移问题。

其他重要的国际惯例有《国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2000)与《跟单信用证统一惯例》(UCP 600),由国际商会(ICC)编纂。在海上货物运输合同货损货差纠纷案件中,INCOTERMS 2000 是确定责任大小和风险承担等的重要定案依据。UCP 600 表述的是信用证业务当事人之间的法律关系,也是审理海上货物运输合同纠纷案件、提单纠纷案件和海事欺诈案件的重要定案依据。

除此之外,还有国际商会 1978 年编纂的与海事审判有关的《托收统一规则》。国际货运代理方面,有《国际货运代理标准交易条件范本》等。

2. 海上运输及保险方面

海上运输及保险方面,有国际商会 1974 年编纂的《清洁提单问题》(CBL 1974)、1973 年的《国际多式联运单据统一规则》(URCTD 1973)、2002 年的《国际船壳险条款》(IHC 2002)、1990 年的《国际海事委员会海运单统一规则》(CMI Uniform Rules for Sea Waybills)、国际海事委员会(CMI)制定的《约克—安特卫普规则》(York-Antwerp Rules)、英国伦敦保险协会(ILU)制定的《伦敦保险协会货物保险条款》、1990 年的《国际海事委员会电子提单规则》(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)等。这些海事国际惯例分别对共同货损理算以及货物和船舶保险等方面的问题作出了规定,也是典型的海事国际惯例。

3. 租船合同方面

租船合同方面,国际标准合同是海事国际惯例的重要形式之一。

海事审判中经常碰到的两种租船合同格式由波罗的海国际航运公会(BIMCO)制定,分别是《统一杂货租船合同》(Uniform General Charter Party),简称“金康格式(GENCON)”,《标准期租船合同》(Uniform Time Charter Party),简称“波尔的姆格式(BALTIME)”。纽约土产交易所(New York Produce Exchange, NYPE)制定的《定期租船合同》(Time Charter Party),又称“土产格式(NYPE Form)”,也比较常用。此外,还有《租船和航运术语》、《油船航次租船合同》(由美国船舶经纪人和代理人协会制定)、《澳大利亚谷物租船合同》、《租船合同装卸时间定义》(英国航运总会和波罗的海航运分会于 1980 年联合编纂)等。

二、法律制度的差异性

法律制度的多样性与法律制度的差异性是可以共存的。

法律制度的差异性主要体现在世界不同国家的法律制度,其立法的程序、目的以及其他细节有所不同,甚至存在着很大的差异。例如,以英美为代表的英美法系(也称判例法,立法取决于判例)和以主要欧洲大陆国家为代表的大陆法系(也称成文法,立法取决于成文)在立法程序上就存在很大差异。英美法系中,英美两国的制度也存在差异,英国运输立法倾向于保护承运人利益,美国则倾向于保护货主的利益。

国际上与运输有关的立法,特别是与国际航运有关的立法有很多,其差异也很大。有的立法是直接关于运输合同的,如前面提到的《海牙规则》、《汉堡规则》、《华沙公约》等;有的与运输合同无关,但却会间接影响到运输合同的履行,如国际海事组织的《1974年国际海上人命安全公约》等。

在国际货物运输中,同一种情况在不同的法律制度下,可能会有不同甚至是相反的裁定结果。因此,应当注意研究不同法律制度之间的差异,重点学习有关运输合同的法律制度,掌握有关承运人和托运人的权利与义务、责任豁免、赔偿责任限制、运输合同当事人和代理人的责任等法律规定,同时也应当了解一些其他相关的法律规定,以便更好地维护运输合同权利和履行合同义务,更好地维护国际货运合同中各参与者的利益。

本章小结

本章主要介绍了国际货物运输的基本理论,主要包括以下三方面的内容:

第一节介绍了国际货物运输的性质与作用。国际货物运输是指发生在一个国家与其他国家或者地区之间的运输。它所提供的产品是商品的场所变动、物理移动,使得商品的使用价值发生了位移,从而使商品的成本和价值增加,可以按照高于原来产地的交换价格出售。国际货物运输是国际贸易最现实的纽带,国际货物运输业的发展能带动一国经济的发展,良好的国际货物运输活动还能促进国际关系的发展。

第二节详细介绍了国际货物运输的研究对象与内容。它的研究对象主要是国际货物运输的对象——货物,国际货物运输的方式——国际海上货物运输、国际铁路货物运输、国际公路货物运输、国际航空货物运输、国际管道货物运输和国际多式联运,国际货物运输的组织结构——货主、承运人、运输代理人、装卸人和理货人。主要研究内容是在不同运输方式下的国际货物运输业务知识以及相关的国际贸易知识和法律知识。

第三节介绍了国际货物运输的法律环境。这部分主要简单介绍了影响国际货物运输的各种国际立法、国内立法和国际惯例,提示国际货物运输的参与者应该注意相关法律制度的多样性和差异性,在国际货物运输中保护当事人的利益。

复习思考题

1. 国际货物运输与国内货物运输相比具有哪些特点?
2. 简述国际货物运输的作用。
3. 国际货物运输的方式有哪些? 简述各种方式的特征。
4. 国际货物运输涉及的国际惯例有哪些?

案例分析

油价上涨催生收费模式创新

自2006年被任命为A.P.穆勒公司合伙人和马士基航运兼集装箱业务首席执行官后,柯林此番首次以此身份造访中国。柯林上任后,国际燃油价格狂飙突进。此番在中国接受采访期间,柯林对于马士基推出新的燃油附加费(BAF)计算公式和中国物流成本侃侃而谈。

2008年1月22日,马士基航运宣布将于近期推行新的燃油附加费计算公式,以更好地应对燃油市场的价格浮动。对所有的船东而言,燃油价格上涨是非常值得关注的。几年前,油价占马士基航运成本的比例为6%。现在,随着燃油价格的上升,这一比例已经升至20%。集装箱运输业是一个竞争非常激烈而利润非常薄的行业。在这样一个高竞争、低利润的状态下,使用常规运费计算的方法是难以维持经营的。因此,必须考虑如何长期稳定发展,如何克服目前油价高涨的局面,并采取必要的措施。这个BAF公式不是一个新的创造,马士基航运几年前就已提出,但是之前并未广泛使用。

在油价高涨的情况下,油费计算问题成了关键,他们强调了这一点。目前,在更加便捷地为客户提供公平、透明的燃油附加费计算信息的同时,马士基希望进一步利用新的计算方式来帮助其航运分担油价激增而造成的额外成本,获得效益。马士基航运这个计算模式在网上公开,客户可以清楚地从网上看到计算内容和方式,如一个集装箱从中国运输到欧洲是如何计算出费用。这个计算模式受到了客户的赞同,因为他们清楚地看到他们额外付的是什么费用。这是一个临时性举措,还是今后一个比较固定的政策?马士基航运期待将这种计算方式加入到客户合同里。他们相信这个计算模式是一个公平模式,是要长期进行的。即便今后油价会有大幅度的下降,仍然要实行这样的计算模式。因为这样可以使客户更透明地了解他们的费用何时多、何时少。虽然在油价上涨时,燃油附加费将随之上调;但当油价滑落时,客户同样会从中受益。也许现在判断这个计算模式是否成功还为时过早,但这样的模式会长期运用下去。

马士基航运并没有公布所有运费构成。原因很简单,因为运费价格的构成非常复杂,而且每天都在不断地变化。一个集装箱从A运到B,会发生很多支出,包括买船成本、机器成本、运输成本、港口投资、装卸成本以及投资IT系统、人才培养、投资相关的服务机构等在内的众多支出因素。这方面的运费计算是非常复杂的,即使在公司内部,想清楚计算出来亦非易事。同时,即使能使它更透明化,也可能并不能给客户提供一个完全透明的价格,反而让马士基航运的竞争对手了解了马士基航运的情况,对其业务发展造成阻碍。从目前来说,马士基航运只能公布的就是燃油附加费。

讨论题

1. 结合材料分析国际货物运输中的运价构成,并思考还有哪些成本影响因素。
2. 通过材料中的内容体会国际货物运输价格波动的复杂性。

实训设计

关于我国国际货运行业管理现状的分析报告

【实训目标】

- (1) 了解我国国际货运行业的发展现状。
- (2) 掌握我国国际货运行业管理的特点。
- (3) 能够正确分析我国国际货运行业管理的优缺点。

【实训内容】

- (1) 了解我国国际货运行业管理的特点。
- (2) 分析我国国际货运行业管理的优缺点。

(3) 提出相应的改进措施并设计出合适的管理方案。

【实训要求】

(1) 根据实训目标和内容,确定调查方案和调查内容。

(2) 通过走访、询问、实习等方法,完成调查分析报告。

(3) 设计出更合理的行业管理方案。

【成果与检验】

每位同学的成绩由两部分组成:学生调查的实施情况(30%)和调查分析报告(70%)。

第二章 国际贸易知识

学习目标

(一) 知识目标

- 熟悉有关贸易术语的国际惯例；
- 掌握六种主要贸易术语的准确含义；
- 熟悉国际贸易的基本程序；
- 掌握国际贸易磋商的主要环节。

(二) 技能目标

- 能够根据不同的贸易条件选用合适的贸易术语；
- 能够签订进出口买卖合同。

在国际贸易中,买卖双方通过磋商,确定各自应承担的义务,并就各项交易条件取得一致协议后,交易即告达成,买卖双方当事人即存在合同关系。买卖合同一经依法有效成立,有关当事人就必须履行合同规定的义务。履行合同是当事人双方共同的责任。在货物交接过程中,有关风险、责任和费用划分问题,也是交易双方在谈判和签约时需要明确的重要内容,因为它们直接关系到商品的价格。在实际业务中,对于上述问题,往往通过使用贸易术语加以确定。学习和掌握国际贸易中现行的各种贸易术语及其有关的国际贸易惯例,对于正确运用这些术语来明确当事人的基本义务和合理规定价格,具有十分重要的意义。

第一节 国际贸易术语及国际贸易惯例

一、贸易术语的概念

贸易术语(trade terms)是指用以说明国际贸易中买卖双方责任、费用和风险划分以及价格构成等的专门用语或这个用语的英文字母代号,如“装运港船上交货”(free on board),英文代号为 FOB。由于这些术语与商品的价格构成联系紧密,所以也称价格术语。

1. 贸易术语表明一定的交易条件

交易条件是指交易得以确立和顺利进行的基本条件,即交易中的每一个环节将由谁来完成,每一项责任将由谁来承担。只有明确划分了交易双方各自应履行的责任和义务,交易才能得以确立和顺利进行。

在国际货物的买卖过程中,有关交货地点、风险转移界线以及运输、保险、报关等责任都要清楚地划分出来。在实际业务中,商人们使用贸易术语来明确这些责任,即用贸易术语来确定双方进行交易的基本条件。因此,贸易术语被称为交易条件。

例如,“大米每吨 280 美元 FOB 上海”,中方是交易的出口方,按照 FOB 的含义,中方在交易中的主要责任是备好货物,将货物运抵上海港口,办理好出口清关手续,装上买方安排的运输船只。而货物的运输、保险以及到达进口方国家后的进口手续等事宜,均由买方来办理。

显然,仅仅使用了“FOB”这几个简单的字母,就已清楚地界定了买卖双方在交易中的责任和义务,确立了交易得以顺利展开和进行的基本条件。

2. 贸易术语表示一定的价格构成

采用贸易术语就可确定双方在中交易中所应履行的责任与义务,同样,与之相应的交易价格也可以在此基础上得以确定。在任何一次交易中,如果货物成本不发生变化,成交的价格总是与买卖双方承担责任的大小密切相关。若卖方在交易中承担的责任较大,货物的价格就会相对较高;而如果买方承担的责任较大,价格则自然会相对较低。因为承担责任较大的一方将要承担更大的风险,付出更多的费用,成交的价格也自然会向其倾斜,对其有利。而在不同的贸易术语中,买卖双方在交易中承担的责任也不尽相同,这就为成交价格确定奠定了基础。

二、有关贸易术语的国际惯例

在国际贸易业务实践中,因各国法律制度、贸易惯例和习惯做法不同,在使用贸易术语时不可避免地存在着较大的分歧,对同一贸易术语的理解和解释往往并不完全相同,这极大地影响了这些术语的运用。为了避免各国在对贸易术语解释上出现分歧和引起争议,有些国际组织和商业团体分别就某些贸易术语作出统一的解释与规定,其中影响较大的主要有:国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms, INCOTERMS),国际法协会制定的《华沙—牛津规则》,美国一些商业团体制定的《1941 年美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definition 1941)。

1. 华沙—牛津规则

为了对 CIF 合同双方的权利与义务作出统一的规定与解释,国际法协会 1932 年制定了《华沙—牛津规则》,为那些按 CIF 贸易术语成交的买卖双方提供了一套在 CIF 合同中易于使用的统一规则,供买卖双方自愿采用。《华沙—牛津规则》自公布后一直沿用至今,并成为国际贸易中颇有影响的国际贸易惯例。这一规则对于 CIF 合同的性质,买卖双方所承担的风险、责任和费用的划分以及所有权转移的方式等问题都作了比较详细的解释。

2. 1941 年美国对外贸易定义修订本

《1941 年美国对外贸易定义修订本》也是国际贸易中具有一定影响的国际贸易惯例,是由美国九个商业团体制定的。它最早于 1919 年在纽约制定,原为《美国出口报价及其缩写条例》,后来在 1941 年美国第 27 届全国对外贸易会议上被修订,并被命名为《1941 年美国对外贸易定义修订本》。这一修订本经由美国商会、美国进口商协会和全国对外贸易协会所组成的联合委员会通过,由全国对外贸易协会予以公布。该修订本中所解释的贸易术语共有

六种,具体内容如表 2-1 所示。

表 2-1 《1941 年美国对外贸易定义修订本》的六种贸易术语

代 码	英 文	中 文	适用范围	定义说明
EX	Ex Point of Origin	原产地交货	仅适用原产地交货:制造厂交货、矿山交货、农场交货、仓库交货等	卖方同意在规定的日期或期限内双方在商定的地点将货物置于买方控制之下
FOB	Free on Board	交通工具上交货	适用于在指定地点交货:指定内陆运输工具上交货,指定装运港船上交货,进口国指定内陆地点交货,指定内陆运输工具上交货	卖方所报价格包括把货物运至指定出口地点的运输费用,并预付到指定出口地点
FAS	Free Alongside	交通工具旁交货	适用于船边交货	卖方将货物交到海洋轮船船边、船的装货吊钩可及之处
C&F	Cost and Freight	成本加运费	适用于指定目的地交货:成本加运费	卖方报价包括将货物运到指定目的地的运输费用在内
CFR	Cost, Insurance and Freight	成本、保险费加运费	适用于指定目的地交货:成本加保险费、运费	卖方报价包括货物成本、海运保险费和将货物运到指定目的地的一切运输费在内
EX DOCK	Ex Dock	目的港码头交货并完税	目的港码头交货:主要用于美国进口贸易方面	卖方报价包括货物成本和将货物运到指定进口港码头的全部附加费

该修订本主要适用于美洲国家,在很多解释上与其他惯例不同,使用时要注意某些相同术语在含义上的差异。

3. 2000 年国际贸易术语解释通则

《2000 年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2000)简称《2000 通则》,是由国际商会制定的。早在 1936 年,国际商会就制定了一个惯例,作为贸易条件的解释规则。此后,为了适应国际贸易的不断发展和变化,国际商会对其进行了多次修改,最新的版本已于 2000 年开始使用。该惯例共解释了 13 种贸易术语,并将其分成四组不同的基本类型。国际贸易术语解释通则如表 2-2 所示。

表 2-2 2000 年国际贸易术语解释通则

组 别	英文含义	中文含义
E 组(起运)	EXW, Ex Works	工厂交货(……指定地点)
F 组(主运费未付)	FCA, Free Carrier FAS, Free Alongside Ship FOB, Free on Board	货交承运人(……指定地点) 船边交货(……指定装运港) 船上交货(……指定装运港)

续表

组 别	英文含义	中文含义
C 组(主运费已付)	CFR, Cost and Freight	成本加运费(……指定目的港)
	CIF, Cost, Insurance and Freight	成本、保险费加运费(……指定目的港)
	CPT, Carriage Paid to	运费付至(……指定目的地)
	CIP, Carriage and Insurance Paid to	运费、保险费付至(……指定目的地)
D 组(到达)	DAF, Delivered at Frontier	边境交货(……指定地点)
	DES, Delivered Ex Ship	目的港船上交货(……指定目的港)
	DEQ, Delivered Ex Quay	目的港码头交货(……指定目的港)
	DDU, Delivered Duty Unpaid	未完税交货(……指定目的地)
	DDP, Delivered Duty Paid	完税后交货(……指定目的地)

第一组为“E 组”(EXW),指卖方仅在自己的地点为买方备妥货物;第二组为“F 组”(FCA、FAS 和 FOB),指卖方须将货物交至买方指定的承运人或船上;第三组为“C 组”(CFR、CIF、CPT 和 CIP),指卖方须订立运输合同,但对装船和起运后货物灭失或损坏的风险以及发生意外所发生的额外费用,卖方不承担责任;第四组为“D 组”(DAF、DES、DEQ、DDU 和 DDP),指卖方须承担把货物交至目的地国所需的全部费用和 risk。



资料卡

国际商会的《2000 通则》

《2000 通则》规定了国际商会对国际贸易中贸易术语的统一解释,具有极强的实践指导意义。该文件于 1936 年首次公布,定名为 INCOTERMS 1936 (INCOTERMS 源于 International Commercial Terms 三词),副标题是 International Rules for the Interpretation of Trade Terms,译做“1936 年国际贸易术语解释通则”。为适应国际贸易的发展,国际商会分别于 1953 年、1967 年、1976 年、1980 年、1990 年对 INCOTERMS 进行了五次修改和补充。其中,1980 年的修改是为了适应运输技术——集装箱运输和多式联运的发展,1990 年的修改是为了适应使用日益广泛的电子数据交换(EDI)。鉴于 INCOTERMS 在世界上已得到广泛的承认,并为大多数贸易商所采用,国际商会决定尽量避免改动已为大家所熟知和接受的条款。因此,《2000 通则》是为适应世界上无关税区的广泛发展,以及交易中电子信息使用的增多和运输方式的变化,在《1990 通则》的基础上进行修改而成。

在有关贸易术语的国际贸易惯例中,INCOTERMS 是包括内容最多、使用范围最广和影响最大的一种。

三、六种主要贸易术语

(一) FOB

FOB 术语的英文全称是 Free on Board (... named port of shipment),中文名称是“装运港船上交货(……指定装运港)”。它是指卖方在约定的装运港将货物装到买方指定的船上,当货物在指定的装运港越过船舷,卖方即完成交货。这意味着买方必须从该点起承担货物

灭失或损坏的一切风险。该术语只适用于海运和内河运输。

按《2000 通则》，在 FOB 术语下，买卖双方的主要义务如下：

1. 卖方的主要义务

(1) 卖方负责在合同规定的日期或期间内，把符合合同规定的货物运到指定的装运港，按港口惯常方式装上买方指定的船舶，并向买方发出已装船通知。

(2) 卖方负责办理货物出口报关手续，取得出口许可证或其他官方批准文件。

(3) 卖方承担货物在装运港越过船舷之前的一切费用和 risk。

(4) 卖方负责提供商业发票和其他证明货物已装到船上的通常单据。如果买卖双方约定采用电子方式传递这些数据，则所有电子单据具有纸质单据的同等效力。

2. 买方的主要义务

(1) 买方负责租船或订舱，支付运费，并把船名、航次、船到装运港的日期、装船地点等通知卖方。

(2) 买方负责办理货物进口及经由另一国过境运输的一切海关手续，负责取得进口许可证或其他官方批准文件。

(3) 买方承担货物在装运港越过船舷以后的一切费用和 risk。

(4) 买方负责办理货物运输保险手续，支付保险费。

(5) 买方应收取卖方按合同规定交付的货物，接受与合同相符的单据，并支付货款。

3. 使用 FOB 术语应注意的问题

(1) 费用和 risk 的划分界限。按《2000 通则》的规定，卖方负担货物在装运港越过船舷以前的一切费用和 risk，即当货物在装运港越过船舷时卖方即完成交货，货物灭失或损坏的 risk 就转移给买方。装运港的船舷是 FOB 术语下买卖双方 risk 和费用转移的界限。货物在装运港越过船舷之前的 risk，包括在越过船舷以前货物跌落码头或海中所造成的损失，均由卖方承担；而货物在装运港越过船舷以后的 risk，包括在起航前和在运输过程中发生的损坏或灭失，均由买方承担。但在具体业务中，FOB 合同的卖方，往往根据合同规定或双方确立的习惯做法，负责将货物在装运港装到船上，并提供已装船收据或提单。

(2) 关于船货衔接问题。在 FOB 合同中，买方负责租船或订舱，卖方负责装货，船货衔接就是一个重要的问题。如果船只提前或延迟到达指定的装运港，造成船等货或货等船，相关费用损失均要由买方负担；反之，如船只按时到达而卖方延迟交货，则费用由卖方承担。因此，在 FOB 合同中，必须对船货衔接问题作明确规定并在订约后加强联系、密切配合，防止船货脱节。在具体业务中，卖方也可接受买方的委托代为租船或订舱，但这纯属代办，如果卖方不能完成买方的委托，买方不得因此而向卖方提出任何异议或撤销合同。

(3) 关于装船费用的划分。FOB 术语下，装运港的船舷是买卖双方划分 risk 和费用的界限。但是装船作业过程的特点决定了装船费用很难划分。因为在装船过程中涉及将货物运到船边的费用、吊装上船的费用、理舱费用和平舱费用等；有些费用发生在货物越过船舷以前，有些费用则发生在货物越过船舷以后；费用究竟该由谁承担，各国的惯例或习惯做法也不完全相同。为了明确有关装船费用的划分，可以在合同中用文字作出具体规定，也可以用 FOB 术语的变形来表示。常见的 FOB 术语变形有以下几种：

① FOB 班轮条件(FOB liner terms)，指装船费用按照班轮的做法处理，由支付运费的一方，即买方负担。

② FOB 吊钩下交货(FOB under tackle),指卖方负责将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处,从货物起吊开始的装船费用由买方负担。

③ FOB 理舱费在内(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船费用。理舱费是指货物入舱后进行安置和整理的费用。

④ FOB 平舱费在内(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船费用。平舱费是对散装货而言,指对入舱的散装货物平整所产生的费用。

FOB 的上述变形,只是为了说明装船费用由谁负担,并不改变 FOB 的交货地点和风险费用划分的界限。

(4) 美国对 FOB 术语的特殊解释。《1941 年美国对外贸易定义修订本》将 FOB 术语分为六种,只有第五种“指定装运港船上交货”(FOB Vessel, named port of shipment)与《2000 通则》解释的 FOB 术语相近。但在实践中需要注意以下三点差别:

① 必须在 FOB 后加上“Vessel”(船)字样。如果只订为“FOB San Francisco”而漏写“Vessel”字样,则出口商只负责把货物运到旧金山任何处所,不负有将货物交到船上的义务,装船工作将由进口方自理,这会给进口商造成不便并导致费用的增加。

② 在风险划分上,“FOB Vessel”不是以装运港船舷为界,而是以船舱为界,即卖方负担货物装到船舱为止所发生的一切灭失和残损风险。

③ 在费用负担上,规定买方要支付卖方协助提供出口单证的费用以及出口税和因出口而产生的其他费用。

(二) CFR

CFR 即 Cost and Freight(... named port of destination),其中文含义为“成本加运费(……指定目的港)”,是指卖方负责按通常的条件租船订舱,支付运费,在合同规定的装运日期内将货物装上运往指定目的港的船上,负担货物越过船舷以前发生的一切风险,装船后及时向买方发出已装船通知。

按《2000 通则》,在 CFR 术语下,买卖双方的主要义务如下:

1. 卖方的主要义务

(1) 卖方负责在合同规定的日期或期限内,把符合合同规定的货物运到装运港并装上船,并向买方发出已装船通知。

(2) 卖方负责办理货物出口报关手续,取得出口许可证或其他官方批准文件。

(3) 卖方负责租船订舱,并支付到目的港的运费。

(4) 卖方负担货物在装运港越过船舷以前发生的一切风险。

(5) 卖方负责提供商业发票和货物运往约定目的港的通常运输单据。如果买卖双方约定采用电子方式传递这些数据,则所有电子单据具有纸质单据的同效力。

2. 买方的主要义务

(1) 买方负责办理货物进口报关手续,取得进口许可证或其他官方批准文件。

(2) 买方负担货物在装运港越过船舷以后的一切风险。

(3) 买方收取卖方按合同规定交付的货物,接受与合同相符的单据,并支付货款。

(4) 买方负责办理货运保险,支付保险费。

3. 使用 CFR 贸易术语应注意的问题

(1) 关于装船通知的问题。按 CFR 术语达成的交易,卖方需要特别注意的问题是:货物

装船后必须及时向买方发出装船通知,以便买方办理投保手续。《2000 通则》规定,卖方须给予买方关于货物已交至船上的充分通知,以便买方为收取货物采取必要的措施,并根据请求提供买方为办理保险所必需的信息。据此,可以理解为,若买方不提出请求,卖方没有为对方办理保险而主动发装船通知的义务。但是,如英国《1893 年货物买卖法》中规定:“如果卖方未向买方发出装船通知,致使买方未能办理货物保险,那么,货物在海运途中的风险被视为由卖方负担。”因此,在 FOB 或 CFR 合同情况下,除非已确立了习惯做法,否则,应事先就有关装船通知问题达成协议。如未约定,也无习惯做法,还是应及时发出装船通知。

(2) 卸货费用的负担问题。在班轮运输的情况下,运输费用包括装运港的装货费用和目的港的卸货费用。但若采用租船方式运输,则需在合同中订明卸货费用由何方负担。规定方法有两种,可以在合同中用文字具体订明,也可采用 CFR 术语的变形来表示。CFR 术语的变形主要有以下几种:

① CFR 班轮条件(CFR liner terms),指卸货费用按班轮条件处理,由船方负担,即由支付运费的一方也就是卖方负担。

② CFR 舱底交货(CFR Ex ship's hold),指买方负担将货物从舱底吊卸到码头的费用。

③ CFR 吊钩下交货(CFR under tackle),指卖方将货物从舱底吊至船边卸离吊钩为止的费用。

④ CFR 卸到岸上(CFR landed),指卖方负担将货物卸到目的港岸上的费用。

上述 CFR 的变形只是为了进一步明确卸货费由何方负担的问题,交货地点和风险划分的界限并无任何改变。

(三) CIF

CIF 即 Cost, Insurance and Freight(... named port of destination),其中文含义为“成本、保险费加运费(……指定目的港)”,是指卖方负责按通常的条件租船订舱,支付运费,在合同规定的装运日期内,将符合合同约定的货物装上船,负担货物越过船舷以前发生的一切费用和 risk,负责办理从装运港到目的港的海运货物保险,支付保险费。

按《2000 通则》,在 CIF 术语下,买卖双方的主要义务如下:

1. 卖方的主要义务

(1) 卖方负责在合同规定的日期或期限内,把符合合同规定的货物运到装运港并装上船,并向买方发出已装船通知。

(2) 卖方负责办理货物出口报关手续,取得出口许可证或其他官方批准文件。

(3) 卖方负责租船或订舱,并支付到目的港的运费。

(4) 卖方负责办理货物运输保险,支付保险费。

(5) 卖方负担货物在卸货港越过船舷以前发生的一切费用和 risk。

(6) 卖方负责提供商业发票、保险单和货物运往约定目的港的通常运输单据。如果买卖双方约定采用电子方式传递这些数据,则所有电子单据具有纸质单据的同等效力。

2. 买方的主要义务

(1) 买方负责办理货物进口报关手续,取得进口许可证或其他官方批准文件。

(2) 买方负担货物在装运港越过船舷以后的一切费用和 risk。

(3) 买方收取卖方按合同规定交付的货物,接受与合同相符的单据,并支付货款。

3. 使用 CIF 术语应注意的问题

(1) 租船订舱。根据《2000 通则》，卖方负责按照通常条件租船或订舱，使用通常类型的船只，经习惯行驶航线装运货物至指定目的港。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班轮公司的船只等要求。但在出口业务中，如买方提出上述要求，在能够办到又不增加额外费用的情况下，卖方也可考虑接受。

(2) 保险的问题。在 CIF 合同中，卖方要负责办理货运保险，并须明确保险的险别。在实际业务中，若采用 CIF 术语成交，一般都在出口合同中具体规定投保险别、保险金额、适用的保险条款，以明确责任。按《2000 通则》对 CIF 的解释，如合同中没有另外规定，卖方只需按最低责任的保险险别投保。但在买方要求时，并由买方承担费用的情况下，可加保战争、罢工、暴动和民变险；最低保险金额应为合同规定的价款另加 10%（即 110%），并以合同货币投保。

(3) 卸货费用的划分。按 CIF 术语成交，卖方负担正常运输费用和保险费用，不包括在运输途中可能发生的额外费用。装船费用由卖方负担，但在目的地卸货费用如何负担仍未明确。为了明确买卖双方关于卸货费用的划分，可以在合同中用文字作具体规定，也可以采用 CIF 术语的变形来表示。CIF 术语的变形有以下几种：

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 卸货到岸上(CIF landed)，指卖方负担卸货费，包括驳船费和码头费。

③ CIF 吊钩下交货(CIF under tackle)，指卖方负责将货物从船舱吊起，卸离吊钩。如船舶靠不上码头，则应由买方自费租用驳船，但卖方只负责将货物卸到驳船上。

④ CIF 舱底交货(CIF Ex ship's hold)，指买方负担将货物从舱底吊卸到码头的费用。

上述 CIF 的变形，只是为了进一步明确卸货费用由何方负担的问题，交货地点和风险划分的界限并无任何改变。

(4) 象征性交货问题。象征性交货(symbolic delivery)是指卖方按合同规定在装运港将货物装船并提交全套合格单据，就算完成了交货义务，而不必保证到货；反之，如果卖方提交的单据不合乎要求，即使合格的货物安全运达，买方仍有权拒付货款。实际交货(physical delivery)是指卖方要按照合同规定的时间和地点，将符合合同规定的货物提交给买方或其指定人。

CIF 是典型的象征性交货。在这种交货方式下，卖方凭单交货，买方凭单付款。只要卖方提供的单据及时、齐全和正确，买方就必须付款；即使在付款时货物已经损坏或灭失，买方也不得拒绝付货款。反之，如果卖方提交的单据不符合要求，即使货物完好无损地运达目的港，买方也有权拒收单据并拒付货款。在实际业务中，采用 CIF 术语成交，卖方在保证单据齐全和正确外，还应保证所交货物符合合同规定，否则买方有权要求索赔。

(四) FCA

FCA 即 Free Carrier(... named place)，其中文含义是“货交承运人(……指定地点)”，是指买方必须自费订立从指定地点装运货物的运输合同并及时通知卖方有关承运人的名称和向其交货的时间。卖方必须在买卖双方约定的期限内，在指定地点将货物交给买方指定的承运人，并承担交货前的一切费用和 risk。卖方负责办理出口许可证和支付出口捐税费用。买方承担卖方交货后的一切费用和 risk。FCA 适用于各种运输方式。

按《2000 通则》，在 FCA 术语下，买卖双方的主要义务如下：

1. 卖方的主要义务

(1) 卖方负责在合同规定的日期或期限内，把符合合同规定的货物交给买方指定的承运人，并向买方发出货物已交承运人的通知。

(2) 卖方承担货物交与承运人以前的一切费用和 risk。

(3) 卖方负责办理出口报关手续，取得出口许可证或其他官方批准文件。

(4) 卖方负责提供商业发票和其他证明已履行交货义务的通常单据。如果买卖双方约定采用电子方式传递这些数据，则所有电子单据具有纸质单据的同效力。

2. 买方的主要义务

(1) 买方负责办理进口报关手续，取得进口许可证或其他官方批准文件。

(2) 买方负责安排运输，并把承运人的名称、运输方式、向承运人交货的时间地点等通知卖方，支付运费。

(3) 买方负责办理货物运输保险，支付保险费。

(4) 买方收取卖方按合同规定交付的货物，接受交货单据，支付货款。

(5) 买方承担货物交承运人以后所发生的一切风险和费用。

3. 使用 FCA 贸易术语应注意的问题

(1) 关于交货地点问题。《2000 通则》对此规定为：

① 若卖方在其所在地交货，则卖方应负责装货，即卖方要负责将货物装上买方指定的承运人或代表买方的其他人提供的运输工具上，交货地点是在卖方处由承运人提供的收货运输工具上。

② 若卖方在任何其他地点交货，卖方不负责卸货，即卖方只要将装载于运输工具上的货物交给买方指定的承运人处置时，卖方即完成了交货义务。交货地点为指定交货地的卖方送货运输工具上。

(2) 关于运输问题。FCA 合同的买方必须自负费用订立自指定地运输货物的合同，但是，如果买方提出请求，或按照商业惯例，在与承运人订立运输合同时需要卖方提供协助，卖方可代为安排运输，但有关费用和 risk 由买方负担；反之，如果卖方不愿按买方的请求或商业惯例协助买方订立运输合同，也必须及时通知买方，以便买方另作安排。

(五) CPT

CPT 即 Carriage Paid to (... named place of destination)，其中文含义是“运费付至(……指定目的地)”，是指卖方必须自费订立将货物运至指定目的地的运输合同，在规定的的时间和地点将货物交给指定的承运人，并提供通常的运输单据，支付运费。买方承担交货后所发生的一切费用和 risk。根据《2000 通则》解释，该术语适用于各种运输方式，包括多式联运。

按《2000 通则》，在 CPT 术语下，买卖双方的主要义务如下：

1. 卖方的主要义务

(1) 卖方负责在合同规定的日期或期限内，把符合合同规定的货物交给承运人，并向买方发出已交承运人的通知。

(2) 卖方负责办理出口报关手续，取得出口许可证或其他官方批准文件。

(3) 卖方负责安排运输,支付运费。

(4) 卖方承担货物交给承运人以前的一切费用和 risk。

(5) 卖方负责提供商业发票和其他证明已履行交货义务的通常单据。如果买卖双方约定采用电子方式传递这些数据,则所有电子单据具有纸质单据的同效力。

2. 买方的主要义务

(1) 买方负责办理进口报关手续,取得进口许可证或其他官方批准文件。

(2) 买方负责办理货物运输保险,支付保险费。

(3) 买方收取卖方按合同规定交付的货物,接受交货单据,支付货款。

(4) 买方承担货物交承运人以后所发生的一切风险和费用。

3. 使用 CPT 贸易术语应注意的问题

(1) 风险的划分。根据《2000 通则》的解释,CPT 术语虽然要求卖方负责货物的运输并支付运费,但不要求卖方负担运输途中的风险和由此产生的额外费用。卖方只承担货物交给承运人控制之前的风险,在多式联运的情况下,承担货物交给第一承运人之前的风险。

(2) 装运通知、责任和费用的划分。CPT 术语实际上是 CFR 术语在运输方式上的延伸。两者除适用的运输方式不同外,在买卖双方义务划分原则上是完全相同的。卖方要负责订立自装运地至目的地的运输合同并支付运费,但不负担运输途中发生的风险及产生的额外费用。因此,两者都属于装运合同。与 CFR 术语一样,卖方要在装货后及时通知买方,以便买方投保。

(六) CIP

CIP 即 Carriage and Insurance Paid to(... named place of destination),其中文含义是“运费、保险费付至(……指定目的地)”。它是指卖方自费订立运输合同并支付将货物运至目的地的运费,负责办理保险手续并支付保险费。卖方在办理货物出口报关手续后,按规定的时间和地点将货物交给指定的承运人,就算完成交货义务。买方承担受领货物后所发生的除运费以外的一切费用和 risk。根据《2000 通则》解释,该术语适用于各种运输方式,包括多式联运。

按《2000 通则》,在 CIP 术语下,买卖双方的主要义务如下:

1. 卖方的主要义务

(1) 卖方负责在合同规定的日期或期限内,把符合合同规定的货物交给承运人,并向买方发出已交承运人的通知。

(2) 卖方负责办理出口报关手续,取得出口许可证或其他官方批准文件。

(3) 卖方负责安排运输,支付运费。

(4) 卖方负责办理货物运输保险,支付保险费。

(5) 卖方承担货物交给承运人以前的一切费用和 risk。

(6) 卖方负责提供商业发票和其他证明已履行交货义务的通常单据。如果买卖双方约定采用电子方式传递这些数据,则所有电子单据具有纸质单据的同效力。

2. 买方的主要义务

(1) 买方负责办理进口报关手续,取得进口许可证或其他官方批准文件。

(2) 买方收取卖方按合同规定交付的货物,接受交货单据,支付货款。

(3) 买方承担货物交承运人以后所发生的除运费以外的一切风险和费用。

3. 使用 CIP 贸易术语应注意的问题

(1) 关于保险的问题。按 CIP 术语成交, 卖方负责办理货运保险并支付保险费, 货物从交货地点到目的地的途中发生的风险由买方承担, 卖方的投保属于代办性质。在一般情况下, CIP 术语只要求卖方投保最低限度的保险险别。按惯例, 保险金额为 CIP 价格基础上加 10%。如买方需要更高的保险险别, 则需要与卖方明确地达成协议, 或者自行作出额外的保险安排。

(2) 关于 CIP 与 CIF 的差异问题。CIP 术语适用于各种运输方式, 包括多式联运。CIF 仅适用于海运和内河航运。买卖双方的义务划分是相同的, 卖方需负责订立自装运地到目的地的运输合同, 都属于装运合同。卖方还负责安排运输, 办理保险, 支付运费和保险费。但货物在运输途中发生的风险及产生的额外费用则由买方承担。从价格构成看, $CIP 价 = CPT 价 + 保险费 = FCA 价 + 运费 + 保险费$, $CIF 价 = CFR 价 + 保险费 = FOB 价 + 运费 + 保险费$ 。两者都包括运费和保险费。卖方在对外报价时, 要认真核算运费和保险费, 并要预计运费和保险费的变动趋势等情况, 以免价格报低而造成损失。

四、FOB、CFR、CIF 和 FCA、CPT、CIP 两组术语的比较

FOB、CFR、CIF 属于货越船舷术语, FCA、CPT、CIP 属于货交承运人术语, 两组术语相比较, 存在以下几点不同:

1. 适用的运输方式不同

FOB、CFR、CIF 三种贸易术语仅适用于海运和内河运输, 其承运人是船公司; 而 FCA、CPT、CIP 适用于各种运输方式, 包括海洋、内河、铁路、公路、航空运输等, 也适用于多式联运, 其承运人是船公司、铁路和公路部门、航空公司或多式联运经营人。

2. 货物运输区间不同

FOB、CFR、CIF 等贸易术语只适用于海运和内河运输, 所以货物运输区间是从装运港至目的港, 属于“港口交货”。而 FCA、CPT、CIP 贸易术语适用于各种运输方式和多式联运, 货物运输区间是卖方内陆任何地点至买方内陆任何地点, 扩大了运输区间, 可以实行“门到门”交货。

3. 交货地点和风险转移地点不同

FOB、CFR、CIF 的交货地点是装运港, 将货物装到指定的船上, 风险划分均以装运港船舷为界。而 FCA、CPT、CIP 的交货地点, 需视不同运输方式和不同的约定而定: 它可以在卖方所在地点, 也可以在铁路、公路、航空、内河、海洋运输承运人或多式联运经营人的运输或其他收货地点。卖方将货物交给承运人或其他人接管时, 风险即自卖方转移至买方。

4. 运输单据不同

在 FOB、CFR、CIF 贸易术语条件下, 卖方一般应向买方提交已装船清洁海运提单。它是物权凭证, 可以质押和背书转让。而在 FCA、CPT、CIP 条件下, 卖方提交的运输单据则视运输方式而定。除使用海运外, 其他运输方式的单据, 如铁路运单、公路运单、航空货运单或多式联运单据等都不是物权凭证, 不能背书转让和用以提货。

5. 装卸费用负担不同

在 FOB、CFR 和 CIF 贸易术语下, 卖方承担货物在装运港越过船舷为止的一切费用。

但由于货物装船是一项连续作业,各港口的习惯做法又不尽相同,所以在使用程租船运输的 FOB 合同中,应明确装船费由何方负担。而在 FCA、CPT 和 CIP 的条件下,如涉及海洋运输并使用程租船时,卖方将货物交给承运人时所支付的运费,或 FCA 术语由买方支付的运费,已包含了承运人接管货物后在装运港的装船费和在目的港的卸货费,故不存在进一步明确由谁来承担装卸费用的问题。

五、贸易术语的选用

在实际业务中还有许多因素会影响买卖双方对术语的选择,因此,对以下一些因素应该密切关注:

1. 交易中的主动地位

在每一次具体的交易中,选择何种术语来成交,涉及买卖双方的利益。一种术语对于买方有利,对于卖方就极有可能相对不利。而使用对于卖方有利的术语,又可能是买方不愿接受的。因此,在贸易实践中,选择何种术语要受交易双方所处地位的影响。一般来说,如果某商品的生产状况具有买方市场的特点,则买方通常在交易中处于较为主动的地位,在贸易术语的选择上买方的意愿会起到相对较大的作用;反之,在卖方市场状态下,卖方就具有比较大的选择权了。

2. 市场中各种相关费用的波动

贸易术语一经确定,那么买卖双方相关责任和费用的支出也就划分清楚了。承担一定的责任就意味着要支出相关的费用;而在市场变幻莫测的情况下,各种费用也不可能一成不变,而是处于不断的波动之中。例如,负责运输的一方要支付相应的运费,而运费又常常会随市场的变化而波动:运输市场在旺季和淡季的运费也会有涨有跌,而当今燃油的价格也极不稳定,暴涨暴跌的情况屡见不鲜。如果在运费高涨的情况下承担运输的责任,就有可能遭受一些额外损失。此外,诸如货币贬值,各国运输、保险、关税政策的调整 and 变化等因素,都会极大地影响贸易中承担相关责任者费用的支出。因此,在选择贸易术语时,必须密切关注这类因素,以规避风险。

3. 节省外汇和赚取外汇

从节省外汇和赚取外汇的角度来看,交易中承担责任较大的一方处于比较有利的地位。例如,我国公司在出口交易中以 CIF 条件成交,我方承担运输和保险责任。假如可安排我国的运输公司进行运输,利用我国的保险公司进行投保,那么这方面的支出就可用人民币来支付,而不必花费外汇,起到了节省外汇的效果。而对方进口货物的价格又因为我方负责运输和保险而相对较高,由于其使用外汇支付,因此,就有利于我方获得较多的外汇。一般而言,外汇储备较少或者外汇偏紧的国家,在使用术语时,就应当考虑这一因素。

4. 综合性因素

事实上,在使用和选择贸易术语的问题上,除以上几种因素外,需要考虑的因素还有很多,如国家的政策和方针、我方的经营意图、不同的国家和不同的交易对象以及商品交易的价格等。在每一项具体的交易中,选择术语都会有所侧重,有灵活的变化,而绝不会有固定的模式。要掌握这一点,需要长期的实践和经验的积累。

第二节 国际贸易业务程序

对外贸易流程的环节很多,各个环节之间往往都有着密切的联系,在实际工作中还经常出现先后交叉进行的情况。总体来说,国际贸易业务程序大体可以分为交易前的准备、国际贸易磋商、签订合同以及履行合同四个阶段。

(1) 交易前的准备。交易前的准备主要包括:进行国际市场调查研究;制订经营方案;选择市场和客户,组织和落实货源;开展广告宣传,等等。

(2) 国际贸易磋商。国际贸易磋商主要是根据方针政策、国际规则和企业的经营意图,按照经营方案,运用国际市场通用做法,与国外客户就所经营的货物及其交易条件进行磋商,通过发盘、还盘和接受的程序达成协议。

(3) 签订合同。签订合同是指买卖成立后,由当事人一方根据买卖内容及条件制成书面文件寄交对方,由对方签署确认。我国的法律规定,对外贸易合同必须采用书面形式,买卖双方当事人履行各自义务和处理争议要以书面合同为依据。

(4) 履行合同。履行合同就是买卖双方当事人根据合同规定履行各自的义务。任何一方违反合同的规定,并使对方遭受损失时,都应依法承担赔偿责任。在履行合同过程中,若发生违约并造成一方受损时,就要进行索赔和理赔工作。在处理索赔、理赔过程中,如果发生争议,则应该以合同的条款为依据,按照法律和惯例进行处理。

一、交易前的准备

交易前的准备阶段要完成的主要工作是市场调查和制订方案。

1. 对国际市场进行调查研究

(1) 对进口国别地区的调查研究,主要是调查有关国家或地区的经济状况,对外政策,对出口国的态度,进出口商品的结构、数量、金额,贸易与外汇管制等有关对外经济往来的情况及其特点。

(2) 对商品市场的调查研究,主要是调查目标进口国有关商品及相关商品的品种、样式、质量、包装、原材料、科学技术水平以及生产、消费、贸易、成本、价格、主要供需国别及其发展状况,以确定产品在该市场上面临的竞争形势和所处的竞争地位,便于根据实际情况灵活报价及确定其他交易条件。

(3) 对交易对象的调查研究,主要是调查已经或有可能经营己方产品的客户和潜在客户的政治态度、资信情况、经营范围和经营能力等状况,以便于己方外贸企业有区别地选择客户。

2. 制订商品经营方案或价格方案

制订商品经营方案或价格方案时应从以下几个方面的具体情况来考虑:

(1) 商品的国内货源情况,如生产地、主销地、主要消费地,商品的特点、品质、规格、包装、价格、产量、库存情况等。

(2) 国外市场情况,如市场容量,生产、消费、贸易的基本情况,主要进出口国家的交易情况,今后可能发展变化的趋势,对商品品质、规格、包装、性能、价格等各方面的要求,国外

市场经营该商品的基本做法和销售渠道。

(3) 确定出口地区和客户,在第一步行情研究、信息分析的基础上,选择最有利的出口地区和合作伙伴。

(4) 经营历史情况,如我国出口商品目前在国际市场上所占地位、主要销售地区及销售情况、主要竞争对手、经营该种商品的主要经验和教训等。

(5) 经营计划安排和措施落实,如销售数量和金额、增长速度、采用的贸易方式、支付手段、结算办法、销售渠道、运输方式等,同时还包括广告宣传、选定客户和建立业务关系等工作。

二、国际贸易磋商

(一) 国际贸易磋商的形式

国际贸易磋商的形式包括口头磋商和书面磋商两种。

口头磋商主要是在谈判桌上面对面地谈判,如参加各种商品交易会、派遣推销人员或贸易代表出访、邀请客户来本国洽谈等。口头磋商方式由于是面对面地直接交流,便于及时了解对方的诚意和态度,并可根据进展情况调整谈判策略,争取达到预期的目的。通过电话洽谈也属于口头磋商形式。

书面磋商主要是通过信件、电报、电传、电子数据交换(EDI)等通信方式来洽谈交易。随着现代通信技术的发展,一方面,书面洽谈越来越简便易行;另一方面,书面洽谈费用比较低廉。通过书面磋商,双方达成协议之后,即可制作正式的书面合同。

(二) 国际贸易磋商的内容

国际贸易磋商的内容包括签订买卖合同的各项条件,如品名、品质、数量、包装、价格、装运、保险、支付以及商检、索赔、仲裁和不可抗力等条款。从理论上来说,这些条款都要逐一磋商,达成一致后方可签订合同。然而,在实际业务中,为了简化交易磋商的内容、加速磋商的进程、节省磋商的时间和费用,买卖双方往往会在正式进行交易磋商之前,就“一般交易条件”达成协议。“一般交易条件”是指出口商为出售或进口商为购买货物而拟订的对每笔交易都适用的一套共性的交易条件。商检、索赔、仲裁、不可抗力等条款通常都作为一般交易条件印在合同中。

(三) 国际贸易磋商的程序

国际贸易磋商的程序包括询盘、发盘、还盘和接受四个环节。其中,发盘和接受是每笔交易必不可少的两个基本环节。

1. 询盘

询盘是指准备购买或出售商品的人向潜在的供货人或买主探询该商品的成交条件或交易可能性的业务行为,一般可采取口头和书面两种形式。

询盘的目的主要是探询对方的诚意和交易条件,其内容涉及交易商品的品质、数量、包装、交货期以及价格,而其中又以询问价格为主,因此询盘又称询价。询盘的发出对发盘人和接受人均无法律约束力,它并不是每笔交易洽商时都必经的步骤。

2. 发盘

发盘又称发价或报价,在法律上称为要约,是指交易一方向对方提出交易条件,并愿意

按此条件达成交易、签订合同、买卖某种商品的意思表示。

发盘人可以是卖方,也可以是买方。由卖方发盘称做售货发盘,由买方发盘称做购货发盘或递盘。在发盘有效期内,发盘人不得任意撤销或修改其内容。发盘一经对方在有效期内表示接受,发盘人将受其约束,并承担相应的法律责任。



资料卡

发盘有效期的规定方式

规定发盘有效期的方式通常有两种:

- (1) 规定最迟送达发盘人的时间,如“限 15 日复到有效”。
- (2) 规定一段接受时间,如“发盘 3 天有效”。

《联合国国际货物销售合同公约》对发盘起讫时间的计算有下列规定:电传或传真方式应从发出时刻起算,信函则从信上载明的发信日期起算,如信上未载明则从信封上所载日期起算;如果最后一天为发盘人的非营业日而不能送达,则顺延至下一个营业日。

3. 还盘

还盘又称还价,在法律上称为反要约,是指受盘人不同意或不完全同意发盘人在发盘中提出的条件而提出修改或变更的表示。

还盘还可以理解为新一轮的发盘。还盘一旦作出,原发盘即失去效力。同时,还盘一方与原发盘人在地位上发生变化,原发盘的发盘人变为新一轮发盘的受盘人,原发盘的受盘人变为新一轮发盘的发盘人。新一轮的发盘对发盘人和受盘人都具有法律效力,但还盘并不是每笔交易洽商时都必经的步骤。

4. 接受

接受在法律上称为承诺,是指交易的一方无条件地同意对方在发盘或还盘中所提出的交易条件,并以申明或行为表示愿意按照这些条件与之成交、签订合同。接受同发盘一样,是交易磋商必不可少的环节,既属于商业行为,也属于法律行为。

三、签订合同

买卖成立后,双方当事人要签署书面文件。这类文件包括:订单(由买方制成,交卖方签署确认)、销售确认书、销售合同(由卖方制成,交买方签署确认)。其主要内容包括以下几个方面:

1. 货物的品名和品质

货物的品名和品质是国际货物买卖合同中的主要条款之一。

(1) 货物的品名是指能使某种货物区别于其他货物的一种称呼或概念。在合同中,规定货物品名条款,应注意下列事项:

- ① 内容必须具体明确。
- ② 尽可能使用国际上通用的名称。
- ③ 注意选用合适的品名,以降低关税、方便进出口和节省运费开支。

④ 货物的品名要不仅能高度概括出商品的特性,而且还能引导消费者的消费心理,诱发消费者的购买欲望。

(2) 货物的品质是指货物的外观形态和内在品质的综合。前者是指货物的外形、色泽、款式或透明度等,后者是指货物的物理性能、机械性能、生物特征及其化学成分等自然属性。在国际货物买卖中,货物的种类繁多复杂,规定货物品质的方法也多种多样,归纳起来,主要分为两大类:一类是用实物样品表示,另一类是用文字说明表示。表示货物品质的方法不同,合同中品质条款的内容也各不相同。

① 以实物样品表示货物品质。这种方法是指买卖双方根据成交货物的实际品质进行交易,包括看货买卖和凭样品买卖。通常先由买方或其代理人在卖方所在地验看货物,达成交易后,卖方即按验看过的货物交付。只要卖方交付的是验看过的货物,买方就不得对货物的品质提出异议。

② 以文字说明表示货物品质。这种方法是指采用文字说明的方法表示货物品质,又称“凭文字说明买卖”。具体的方式有:凭规格、等级或标准买卖、凭品牌名或商标买卖、凭说明书和图样买卖、凭产地名称买卖等。

2. 货物的数量

货物的数量是指以国际通用、买卖双方约定的度量衡表示货物的重量、个数、长度、面积和容积的量。在国际贸易中,由于货物的种类、特性和各国度量衡的不同,计量单位和计量方法也多种多样。

在国际货物买卖中,商品的数量是国际货物买卖合同中的主要交易条件之一。正确把握成交数量对于买卖双方顺利达成交易,实现合同的履行以及今后交易的进一步发展,都具有十分重要的意义。

在实际业务中,有些商品是可以精确计算的,而有些商品由于受诸多因素的影响,在交货时不易精确计算。为了便于合同的顺利履行,买卖双方通常会在合同中规定数量的机动幅度条款——溢短装条款,允许卖方的交货数量有一定的上下波动幅度。溢短装条款规定交货数量允许多装或少装若干,但以不超过规定数量的百分之几为限。一般情况下,在溢短装条款允许的机动幅度内,多交或少交合同数量的百分之几是由卖方来决定的;但在 FOB 条件下,也可以由派船的买方决定多装或少装的数量。

3. 货物的包装

进出口货物除少数直接装入运输工具中的散装货和在形态上自成件数、无须包装或略加包装即可成件的裸装货不必包装以外,绝大多数都需要有适当的包装。

包装是货物的盛装物、保护物和宣传物,是货物运输过程中的有机组成部分,能保证货物完好无损,美化和宣传商品,有促进销售的作用。

包装条款主要包括包装材料、包装方式、包装件数、包装标志和包装费用的负担等内容。《联合国国际货物销售合同公约》第 35 条第 1 款规定,卖方必须按照合同规定的方式装箱或包装。如果卖方没有按照合同规定的方式装箱或包装,便构成违约。

包装按照种类可以分为运输包装和销售包装。货物的包装要达到科学、经济、牢固、美观和适销的要求。运输包装习惯上称为大包装或外包装,其主要作用在于保护商品,防止在储运过程中发生货损、货差。销售包装又称小包装或内包装,这种包装除具有保护商品的作用外,还有美化商品、宣传商品、便于携带的作用,可以促进销售。销售包装应有适宜的装潢画面和必要的文字说明。

运输包装的标志是指在运输包装上面书写、压印、绘制的图形、数字和文字。其作用是

在运输过程中识别货物,防止错发、错运、错提货物。按作用的不同,运输包装的标志可分为运输标志、指示性标志和警告性标志三种。

4. 货物的价格

在国际货物买卖中,货物的价格是买卖双方争论的焦点,是决定货物能否进入市场的重要因素,关系着买卖双方的切身利益,因此,货物的价格成为合同的主要交易条件。

在交易磋商过程中,货物的价格是买卖双方协商的核心条款,直接关系到买卖双方的经济利益。交易双方必须把握市场行情,以有利的价格成交。货物的价格通常是指单位商品的价格,简称单价。在进出口业务中使用的单价,比国内贸易中使用的单价要复杂一些。在国际货物买卖合同中,表示单价时,必须标明四项内容:计价单位、单位价格金额、计价货币和贸易术语。因此,我国外贸企业在与国外客户磋商和订约时,还应正确选择计价货币,适当选用贸易术语,列明作价方法;必要时,还需规定价格调整条款,使其在实际业务中处于有利地位。在国际货物买卖中,货物的价格包括成本、费用和预期利润三大要素。

在国际货物买卖中,进出口商通常采用固定作价方法,因此,价格条款一般包括两项内容:一是货物单价,二是货物总值。进出口业务大多数通过函电进行磋商,如果所报价格不规范,很容易造成误解或差错,导致日后需要电讯查询,既浪费钱财,又有损企业形象。

5. 货物运输与保险

装运条款是合同中关于卖方应如何交货和何时交货等问题的规定,装运条款的订立与合同性质、运输方式有着密切的关系。按照合同的规定,采用贸易术语不同,买卖双方租船订舱和办理保险的义务也不一样。我国的出口合同大部分使用 FOB、CIF、CFR 术语,且多数通过海洋运输。

按照保险标的的不同,保险可分为财产保险、责任保险、信用保险和人身保险四类。国际货物保险是财产保险的一种。不论哪一类保险,投保人和保险人均须订立保险合同并共同遵守四大原则:保险利益原则、最大诚信原则、补偿原则和近因原则。

如果采用 FOB 或 FCA 这两种贸易术语就是由买方办理租船订舱和投保;如果采用 CFR 或 CPT 这两种贸易术语,就由买方办理投保手续、卖方办理运输手续;如果采用 CIF 或 CIP 这两种贸易术语,就由卖方办理租船、订舱和投保。因此,买卖双方应严格履行合同中的货物运输和保险条款。

在进出口贸易实务中,按合同规定的时间和地点交付符合合同规定的货物是卖方的主要义务。因此,交货时间和交货地点也是国际货物买卖合同中的重要内容。

在国际货物买卖中,货物由卖方运送至买方的整个运输、装卸和储存过程中,可能会因遇到各种难以预料的风险而遭受损失。为了在货物遇险受损后能得到一定的补偿,买卖双方就必须事先办理货物运输保险。通常订立的保险条款主要包括保险投保人、保险公司、保险险别、保险费率和保险金额的约定等事项。我国的货物运输保险险别分为基本险和附加险两类。基本险又分为平安险、水渍险和一切险三种;附加险又包括 11 种一般附加险和 8 种特殊附加险。

6. 商品检验

根据《中华人民共和国进出口商品检验法》及其实施条例、《中华人民共和国进出境动植物检疫法》及其实施条例、《中华人民共和国国境卫生检疫法》及其实施细则、《中华人民共和国食品卫生法》等有关法律及行政法规的规定,须法定检验检疫的进出境货物,未经检验合

格的,不准进出口。进出口交易不同于国内交易,交接货物不能当面交接验收。为了避免交货以后双方因货物品质、数量、重量等方面的问题发生争执,需要一个有信誉、权威的第三方充当公证人作出检验证明,作为将来发生争执和赔偿时的依据,商品检验检疫由此产生。

商品检验工作是货物交接过程中必不可少的环节,商品检验条款是买卖合同中的重要条款。

我国进出口检验机构是国家出入境检验检疫局,其设在各地的出入境检验检疫机构负责管理当地的出入境检验检疫工作。我国进出口货物检验检疫程序有四个环节,即报验、抽样、检验和最后签证。

7. 索赔

作为合同中的买卖双方,应该严格按照合同履行各自的义务,任何一方如不按照合同履行义务即构成违约,合同的另一方可依据违约方违约行为对其造成的损失进行索赔。因此,为了维护受损方的合法利益,在国际货物买卖合同中订立索赔条款是十分重要的。在实践中,索赔条款可根据不同的需要作不同的规定,通常采用的主要有“异议与索赔条款”和“罚金条款”。

8. 不可抗力

在国际货物买卖合同签订之后,有时会发生不可抗力的情况,给合同履行带来障碍。为防止由此产生的不必要的纠纷,通常在买卖合同中订立不可抗力条款。不可抗力条款在合同中订明:如当事人一方因不可抗力事件不能履行合同的全部或部分义务时,免除其全部或部分责任;不能按照合同规定的期限履行其义务的,免除其延迟履行的责任;另一方当事人不得对此要求损害赔偿。

根据《联合国国际货物销售合同公约》的解释,不可抗力是指非当事人所能控制,而且没有理由预期在订立合同时所能考虑到或能避免或克服它的后果而使其不履行合同义务的障碍。也就是说,不可抗力条款是一项免责条款。在买卖合同中订立不可抗力条款,可避免发生不必要的纠纷,维护当事人各自的利益。

9. 仲裁

在国际贸易中,买卖双方由于种种原因在合同履行中发生争议是难以避免的。一旦发生争议,解决的方式有多种,一般会先采用友好协商的方式解决。如果协商不能解决问题,则可采取调解、仲裁、诉讼等方式。仲裁是解决争议的一种重要方式,是指买卖双方在合同中达成协议,自愿将有关争议交给双方所同意的仲裁机构进行裁决。仲裁裁决是终局性的,买卖双方必须受其约束,遵照执行。国际上的仲裁机构有两种:一种是临时仲裁机构,另一种是常设仲裁机构。选取哪种仲裁机构,取决于双方当事人的共同意愿。

目前,我国进出口合同中仲裁条款的内容繁简不一,一般包括下列几个方面:仲裁地点的规定、仲裁机构的选择、仲裁程序法的适用、仲裁裁决的效力以及仲裁费用的负担。其中,仲裁地点与仲裁所使用的仲裁规则和法律有密切关系,所以确定仲裁地点是很重要的。

在我国对外贸易中,双方商订仲裁条款的仲裁地点时,应尽量争取规定在我国仲裁,当然也可规定在被申请一方的所在国仲裁,或者规定在双方同意的第三国进行仲裁。而所有这些,都需要原则明确、灵活掌握、双方自愿并视具体情况而定。

四、履行合同

(一) 出口合同的履行

出口合同的履行是指在国际贸易中,出口商依据所签订的合同,为完成合同规定的义务而进行的行为。出口商必须按照合同的规定交付货物,移交一切与货物有关的单据并转移货物的所有权,履行卖方义务。买方的基本义务是接货、付款。以不同交易条件订立的合同,履行合同的程序也各不相同。在国际货物销售合同的诸多贸易条件中,直接影响履行合同程序的主要条件是所采用的贸易术语和结算方式。目前,我国的出口贸易大多数采用CIF、CFR条件和信用证支付方式,这类合同的履行主要涉及货(备货)、证(催证、审证、改证)、船(租船订舱)和款(制单结汇)四个基本环节。

1. 备货和报验

备货工作是指卖方根据出口合同的规定,按质按量地准备好应交的货物,并做好申请报验和领证工作。

为了全面地按照合同履行义务,卖方在备货过程中应注意以下事项:

(1) 货物的品质和包装要符合合同的规定。合同中表示品质的方法有“凭文字说明”和“凭样品”两种类型。对于凭文字说明成交的合同,卖方所交货物必须与文字说明相符。文字说明包括品质指标、行业公认或者买卖双方认定的等级、标明版本年份的标准以及技术说明等。对于凭样品成交的合同,该样品应是买卖双方交接货物的依据,卖方交付货物的内在质量与外观形态都应和样品一致。

(2) 按照合同规定的时间交货。备货时间应与信用证装运期限相适应。出口报验是指出口经营单位按照《中华人民共和国进出口商品检验法》的规定,向当地出入境检验检疫局申请办理检验手续的行为。凡属国家规定的法定检验检疫商品,或合同规定必须经中国进出口商品检验检疫局检验的商品,在货物备齐后,应向商品检验检疫局申请检验。只有取得商检局发给的合格检验证书,海关才准放行。经检验不合格的货物,一般不得出口。

(3) 货物的数量必须符合合同规定。交货数量是合同的一个重要交易条件。对于卖方在交货数量上应承担的义务,各国法律都有具体规定,但并不一致。《联合国国际货物销售合同公约》中规定,如果卖方多交,则买方对于多交部分可以拒收,也可以接受一部分或全部;如果卖方少交,则买方有权要求卖方补交,并请求损害赔偿。

2. 催证、审证、改证

在以信用证方式结算的出口合同中,取得买方开立的符合合同要求的信用证,关系到卖方安全收汇和资金融通,这是卖方交货的前提。因此,在凭信用证支付的贸易合同中,信用证的落实是出口合同履行不可缺少的环节,它直接关系到卖方能否按时交货、安全收汇。落实信用证包括催证、审证和改证三项内容。

(1) 催证。催证是指通过某种通信方式(信件、电报、电传等)催促国外进口方及时办理开立信用证手续,以便出口方按时履行交货义务。按时开立信用证是买方的一项义务。在实际业务中,国外进口方在市场发生变化或资金发生短缺的情况时,往往会拖延开证。对此,应催促对方迅速办理开证手续,特别是大宗商品交易或按买方要求而特制的商品交易,更应结合备货情况及时进行催证,必要时可请我国驻外机构或有关银行协助代为催证。

(2) 审证。审证即审核信用证,出口方在收到进口方开来的信用证时,必须在国家对外政策的指导下,对信用证的内容进行认真的审核。

审核的主要内容有:

- ① 开证行本身的资信。开证行本身的资信应与其所承担的信用证付款责任相对应。
- ② 信用证的金额。信用证的金额应与合同一致。若合同上订立溢短装条款,则信用证金额也应有相应的机动条款。
- ③ 装运期、交单期、到期日及到期地点。信用证中规定的最迟装运日期应与合同中的装运日期相一致,运输单据的出单日期或上面加注的装船或起运日期不得迟于最迟的装运日期。
- ④ 信用证有无限制性或保留条款。信用证中的这类条款有合理的,也有不合理的。
- ⑤ 信用证的性质。信用证中如下内容都应和合同及惯例的规定相一致:如不可撤销,是否保兑;汇票的付款人和付款日期;信用证对货物的描述;装运条件;保险条款以及所需要单据等。

(3) 改证。对国外来证的审核和修改是保证顺利履行合同和安全、迅速收汇的重要前提。对信用证进行全面审核之后,如发现影响合同履行的问题,必须要求进口方改证。《UCP 600》规定,未经开证行、保兑行和受益人同意,不可撤销信用证——既不能修改,也不能取消。因此,对不可撤销信用证中任何条款的修改,都必须在有关当事人全部同意后才能生效。改证主要有如下两种情况:

- ① 受益人审证后要求开证申请人改证。受益人审证后,发现内容与合同或惯例规定不一致,应及时向开证申请人提出。
- ② 开证申请人单方面改证。开证申请人主动改证应征得受益人同意。若开证申请人未事先征得受益人同意单方面改证,则受益人有权决定是否接受。

3. 托运、保险和报关

在 CIF 或 CFR 条件下,租船订舱是卖方的责任之一。信用证审核无误并备妥货物后,出口方即可以办理租船订舱手续。

(1) 托运。信用证审核无误并备妥货物后,卖方即可办理托运手续,出口货物的租船订舱均可委托货运代理机构办理,填制托运单,发出明确、详细、准确的托运指示。托运单的内容应包括发货人、收货人、通知人、装运港、运输标志或集装箱编号及封印号码、品名、数量等。这些内容应与信用证完全一致,并注明货物的毛重、体积。

(2) 保险。卖方出口合同如以 CIF 和 CIP 方式成交,应由卖方向保险公司投保。出口货物保险采用逐笔投保方式。在完成托运手续取得配舱回单后,出口企业即可办理保险手续。保险公司根据投保的内容,签发保险单或保险凭证,并计算保险费。单证一式五份,其中一份留存,投保人付清保险费后取得四份正本,投保即告完成。投保人在保险单证出具后,发现投保内容有错漏或需要变更的,应及时向保险公司提出批改申请,由保险公司出立批单,将其粘贴于保险单上并加盖骑缝章。保险公司按批改后的条件承担责任。

(3) 报关。报关是指出口货物装船出运前向海关申报的手续。我国《海关法》规定,凡是进出境的货物,必须经由设有海关的港口、车站、国际航空站进出,并由货物所有人向海关申报;经过海关放行后,货物才可提取或者装船出口。海关对进出口货物的通关手续,包括接受申报、审核单证、查验货物、征税和结关放行五道程序。

4. 制单结汇

以托收和信用证方式结算货款就是凭单付款。出口单据在表面上证实了卖方已履行了合同义务。以信用证方式成交,对单据有更严格的要求;单据是否严格符合信用证规定直接关系到卖方能否及时和安全结汇。因此,根据合同和信用证正确编制单据是履行出口合同的一个重要环节。



资料卡

交单的基本要求

为保证能够在信用证支付方式下顺利结汇,所提交的结汇单据必须严格符合规定。交单的基本要求主要包括以下几点:

- (1) 单证一致,单单一致,单据的种类、份数和单据本身的项目符合信用证要求,单单之间相互印证。
- (2) 在信用证有效期内,及时将单据送交议付银行。
- (3) 单据的文字内容应按信用证要求和国际惯例填写,力求简明。
- (4) 单据缮写或打印的字迹要清楚,单据表面要清洁。

(二) 进口合同的履行

国际货物进口合同一经签订,买卖双方都必须严格按照合同的规定履行各自的义务。作为进口方,其主要义务是接货和付款。

进口方在履行以 FOB 价成交、以信用证支付方式结算货款的贸易合同时,一般程序如下:

1. 开立信用证

(1) 申请开证。进口合同签订之后,进口方应按合同规定向银行办理开证手续,填写开证申请书,连同合同副本递交开证行。开证申请人在填写开证申请书时,应注意做到信用证与合同相符,以避免不必要的修改。进口方应当按时开证,一般情况下,在合同规定的装运期之前将信用证开至对方。开证申请书包括两个部分:一是信用证的内容,包括受益人名称、地址,信用证的性质、金额、汇票内容等;二是申请人对开证银行的声明,其内容通常固定印制在开证申请书上。

(2) 开证注意事项。开证注意事项包括以下内容:

- ① 信用证的内容应是完整的、自足的。信用证内容应严格以合同为依据,对于应在信用证中明确的合同中的贸易条件,必须具体列明。
- ② 信用证的条件必须单据化。
- ③ 要按时开证。
- ④ 关于装船前检验证明。
- ⑤ 关于保护性规定。
- ⑥ 关于保兑和可转让信用证。

2. 运输和保险

租船和订舱是安排运输的两种不同方法。租船指租整条船,订舱是预订班轮公司的舱位。进口方应在交货前一定时间内,向外运公司办理委托租船、订舱手续。外运公司在办妥租船订舱手续、接到承运人的配载通知后,应在规定的期限内将船期及时通知出口方,以便

出口方备货装船。进口方也应及时与出口方联系,掌握其备货和装运情况。

FOB 条件下达成的进口合同,应由进口方安排运输并办理保险手续。进口商向保险公司办理运输保险时,通常有预约保险方式和逐笔投保方式两种。我国进口货物运输保险大多采用预约保险方式。根据预约保险合同,保险公司对有关进口货物负自动承保的责任,投保手续比较简单。

3. 审单付款

进口货物的单据审核是进口合同履行过程中的一个重要环节。货物单据不仅是进口方付款的依据,也是核对出口方所供货物是否与合同相符的凭证。因此,做好进口货物各项单据的审核工作是至关重要的。

在进口业务中,如采用托收和汇款方式,由进口方负责对货物单据进行全面审核;如采用信用证方式,则由开证行和进口方共同对货物单据进行审核。进口审单付款一般有两种做法:一是开证行审单付款;二是开证行与进口方共同审单,然后对外付款。



资料卡

在进口审单中发现不符点的处理方法

如开证行经审单后发现单证不符或单单不符,应于收到单据次日起七个工作日内,以电讯方式通知寄单银行,说明单据的所有不符点,并说明是否保留单据以待交单人处理或退还交单人。

在实际业务中,银行对不符点单据的处理方法有:

- (1) 征求开证申请人的意见,以确定拒绝或仍可接受。作为开证申请人的进口方,对此应持慎重态度。因为银行一经付款,即无追索权。
- (2) 由国外银行通知卖方更正单据。
- (3) 由国外银行书面担保后付款。
- (4) 拒付。

4. 进口报关和检验

根据我国《海关法》的规定,进出口货物必须接受海关的监管;进口货物到港后,由进出口公司或委托外贸运输公司根据进口单据填制“进口货物报关单”向海关申报,并向海关提供齐全、正确、有效的单据。海关在接受申报后,凭“进口许可证”和“进口货物报关单”对进口货物进行核对查验;确定无误后,签章放行。

进口货物运至港口卸货时,港务局要进行卸货核对。如发现短缺,应及时填制“短卸报告”交由船方签认并根据短缺情况向船方留索赔权的书面声明。卸货时如发现残损、残缺货物,应放于海关指定的仓库,由保险公司会同商检局检验之后作出处理。在办完上述手续后,如订货或用货单位在卸货港所在地,则委托货运代理公司将货物转交给订货或用货单位。

根据我国《进出口商品检验法》的规定,凡是列入必须实施检验的进口商品目录的进口商品,必须经过检验。该类进口商品未经过检验的,不准销售,不准使用。

本章小结

本章主要介绍了国际贸易术语和国际贸易业务程序,主要包括以下内容:

第一节介绍了国际贸易术语的概念、影响较大的三个关于贸易术语的国际惯例,重点介绍了《2000 通则》中装运港交货和货交承运人的六种主要贸易术语,并阐述了影响贸易术语选用的一些重要因素。

第二节重点介绍了四个方面的内容,即交易前的准备、国际贸易磋商、签订合同和履行合同。交易前的准备主要包括对国际市场进行调查研究、制订商品经营方案或价格方案。国际贸易磋商程序有询盘、发盘、还盘、接受。签订的合同主要内容包括品名和品质、数量、包装、价格、运输与保险、商品检验、索赔、仲裁等条款。在履行出口合同中,货、证、船、款四个环节的工作最为重要。在履行进口合同时,必须切实做好开立信用证、运输和保险、审单付款、进口报关和检验等环节的工作。

复习思考题

1. 简述国际贸易术语的含义和作用。
2. 指出 FOB、CFR、CIF 之间的相同点与不同点。
3. 选用贸易术语需要考虑哪些基本因素?
4. 简述国际货物买卖交易磋商的一般程序。
5. 采用 FOB 条件、信用证方式支付的进口合同履行一般包括哪些环节?

案例分析

单证不符致银行拒付案

中国 W 进出口公司对新加坡出口一批货物。2007 年 3 月 5 日, A 银行开来装船期为 2007 年 3 月 23 日、有效期为 2007 年 4 月 3 日的信用证,在单据条款中规定,全套清洁的已装船的提单以及一份非议付的提单,普惠制产地证 FORM A……除汇票和发票以外,所有单据不允许显示发票号和信用证号。

W 公司制单人员在装船前缮制 FORM A 时,才发现 FORM A 要求填写“发票号和日期”。公司立即与当地商检机构联系,商检机构坚决不同意出具发票号留空不填的 GSP 原产地证书,其理由是联合国贸发会规定此栏目不得留空不填。

W 公司立即发传真给新加坡进口商,提出:“你信用证要求一切单据除发票和汇票外不得显示发票号和信用证号,但是你又要求我提供 FORM A;该证书按照联合国贸发会规定必须填写发票号,故你信用证与上述规定有抵触,而且我地出证当局也不同意接受此条款。请你修改信用证为‘除汇票、发票和 FORM A 以外,所有单据不允许显示发票号和信用证号’。”新加坡进口商电复称:“请立即装船,信用证正在申请办理修改中。”

W 公司随即安排 2007 年 3 月 22 日装船,装船后一周仍未见其修改信用证开到,且信用证有效期将至,便立即联系新加坡进口商。该进口商称已经办理信用证修改。

2007 年 4 月 3 日, W 进出口公司向银行办理交单议付,议付行提出 FORM A 与信用证规定不符, W 公司只好出具了保函委托银行办理担保议付。

单据寄到国外后,开证行提出单证不符:“GSP 原产地证书 FORM A 第 10 栏显示了发票号,与我信用证的规定不符”,并表示暂代保管单据。

W 公司接到开证行拒付通知后感到奇怪,提出了申辩:对于 GSP 原产地证书的发票号一事,早已向新加坡进口商提出,对方不但同意,而且还办理了信用证修改,为何还提出单证不符。W 公司立即通过议付行向开证行提出:“GSP 原产地证书必须显示发票号是联合国贸发会的规定。只要稍有这方面的常识,就不应该提出异议。同时,开证申请人不但同意此不符点,而且已经修改了信用证,为何还存在单证不符?”

开证行收到 W 进出口公司的申辩后又提出反驳意见:“对于 GSP 原产地证书不显示发票号的条款问题,我行并未修改信用证,经查我申请人也未有申请过修改的情况。”

最后,买卖双方经过反复交涉,又由于当时货物价格趋涨,买方才决定付款。付款时间比正常收汇时间延迟了 3 个月,W 公司损失利息 14 000 美元。

讨论题

1. W 公司提出的申辩理由“GSP 原产地证书必须显示发票号是联合国贸发会的规定。只要稍有这方面的常识,就不应该提出异议”是否正确?
2. 通过本案例,W 公司应吸取哪些经验教训?

实训设计

出口交易的货款结算流程设计

【实训目标】

- (1) 了解货款结算的主要方式。
- (2) 掌握出口交易合同的履行环节。
- (3) 根据所给出的具体背景资料设计正确的货款结算流程。

【实训内容】

请根据下述条件写出一笔出口交易的货款结算流程:

出口商:美国麦肯贸易公司 往来银行:花旗银行旧金山分行

进口商:北京惠捷进出口公司 往来银行:中国银行北京分行

合同主要内容:

签约日:2008 年 7 月 15 日

合同金额:USD 58 900.00

装运条款:收到信用证后 1 个月内装船。

支付条款:不可撤销远期承兑信用证,签约后 30 天内开到,卖方见票后 45 天付款,15 天内交单。

【实训要求】

- (1) 根据实训目标,确定出口合同的履行环节。
- (2) 根据实训内容,设计出口合同货款结算的流程。

【成果与检验】

每位同学的成绩根据最终设计的流程的正确性与合理性来判定。

第三章 国际上班轮货运实务

学习目标

(一) 知识目标

- 掌握国际海上货运特点及营运方式分类；
- 熟悉海上货运船舶的各种类别；
- 了解集装箱班轮运输的概况；
- 掌握集装箱班轮运输的货运操作流程。

(二) 技能目标

- 能够正确办理集装箱班轮运输手续；
- 能够正确计算班轮运费。

国际海上货物运输是国际货运的主要模式,集装箱班轮运输又是国际海上货运的重中之重。对国际海上货物运输特点及营运方式进行了解,并且熟知海上船舶具体分类是进一步掌握集装箱班轮运输的基础。集装箱运输是现代交通运输的代表,为区域经济发展作出了贡献,在我国的发展潜力巨大。

第一节 国际海上货运基础知识

一、国际海上货物运输的特点

由于地球的地理、地貌原因,海洋约占地球总面积的71%。国际贸易中2/3以上货物都是通过海上运输,因此,海运是国际贸易中主要的运输方式。其特点表现在以下几个方面:

1. 运力强

海运利用的是四通八达的天然航道,它不像火车、汽车要受轨道和道路的限制,因而其通过能力要超过其他各种运输方式;如果遭遇政治、经济、军事等条件的变化,还可随时改道航行。

2. 运量大

国际贸易总运量的75%以上是利用海上运输来完成的,有的国家的对外贸易运输海运量占总运量的90%以上。海上货轮小的能载货几千吨,大的载货几万吨;一般杂货船载货为1万~2万吨,第五代集装箱船可载重6万~7万吨,巨型油轮可装50万吨以上。

3. 运费低

船舶运量大,所以货物的单位运输成本相对低廉。据统计,海运运费一般约为铁路运费的1/5,公路汽车运费的1/10,航空运费的1/30,这就为低值大宗货物的运输提供了有利的竞争条件。

4. 速度慢

由于商船的体积大、水流的阻力大、装卸时间长等各种因素的影响,海上货运的货物运输速度比其他运输方式慢。货轮航速一般为15节(节=海里/时,1海里=1.852千米)左右,最新的集装箱船为35节。

5. 风险大

由于船舶海上航行受自然气候和季节性影响较大,海洋环境复杂,气象多变,随时都有被狂风、巨浪、暴风、雷电、海啸等人力难以抗衡的海洋自然灾害袭击的可能,遇险的可能性比陆地、沿海要大。同时,海上运输还受社会风险,如战争、罢工、贸易禁运等因素的影响。为转嫁损失,海上运输的货物、船舶保险尤其应引起重视。

二、国际海运船舶营运方式

根据营运方式的不同,国际海上货物运输可以分为国际海上班轮运输和国际不定期船运输两大类。

(一) 班轮运输

班轮运输(liner shipping)也称定期船运输,是指在一定航线上,按照预定的船期表和事先规定的运价,以运输属于不特定多数货主的不特定多数货物为目的而进行的海上运输。

基于不同的角度,班轮运输可以分成不同的类型。

(1) 按船舶到离港时间是否可以有一定的伸缩性划分,班轮运输可分为定期定线的班轮运输和定线不严格定期的班轮运输。

(2) 按所使用的船舶类型的不同,班轮运输可分为班轮杂货运输、集装箱船运输和多用途船运输。

(3) 按班轮航线的布局形式的不同,班轮运输可分为多港口挂靠航线、干线配支线、多角航线和单向环球航线等不同航线布局的班轮运输。

(二) 不定期船运输

不定期船运输(tramp shipping)是与班轮运输相对应的一种营运方式。在不定期船运输中,运输工具的营运不是按预定的时刻表、固定的航线、固定的港口和事先预定的运费费率表等固定形式进行,而是按承托双方商定有关运输航线、运输货物种类与数量、停发地点、起运与终到时间、运价或租金等条款并签订运输合同来进行。它比较适宜于运输批量大、能组织整船运输的货物。

在航运实务和有关书籍中,人们常常将不定期船运输称为租船运输。实际上,租船运输与不定期船运输并非完全相同,只有租船运输下的航次租船运输(具体内容见第四章)才适用于不定期船运输。至于承租人期租船和光船租船,也可能用于班轮运输,并非一定用于不定期船运输。很多承租人租船纯粹是为了转租赚取租金差价,并非用来运输自己的货物或用来经营船舶。

(三) 班轮运输与不定期船运输的差异比较

1. 市场形态不同

一般而言,班轮运输市场属于寡头垄断市场,几乎在每条航线上都有国际海运垄断组织。这是由于班轮公会或运费同盟的存在。几乎所有的班轮公司都参加班轮公会或运费同盟,以享受较高运价、航运班期和货源分配的利益,因而班轮公司的经营弹性较小,需要大规模长期经营,为维持固定航线和准确班期需要支付巨额费用,但其资信度、服务水平等一般均较高。

不定期船运输市场几乎是完全竞争的市场。除了某一航线某些特定的散装货物,有关不定期船所有人可能达成类似于班轮公会的垄断组织外,进出租船运输市场较为容易,因而租船运输市场具有更多的投机性,经营弹性大。在租船运输中,除了通过长期运输合约以专用船从事原油、液化气、大宗干散货等特种货物运输的航运公司实力较强外,其他航运公司的资信度、服务水平都较低。

2. 宏观管理不同

班轮运输为众多的货主提供服务,具有公共运输(public carrier)的特点。为了保护货主的利益,加强对班轮运输企业的管理,不仅每个国家都制定了相应的法律法规,而且国际上也制定有专门规范提单的国际公约,以明确承托双方的权利、义务与责任。

不定期船运输则具有私人运输(private carrier)的特点,各国对其管理相对宽松。目前,国际上还没有专门关于租船运输合同的国际公约,国内也通常不对租船运输合同作出规定或不作强制性法律规定。实务中,当事人双方通常采用或参照业已形成的标准合同格式,以提高洽谈效率、减少洽谈拟定合同条款所花费的时间。

3. 运输路线、运输时间不同

在班轮运输方式下,航线、挂靠的港口以及抵离挂靠港口的时间均是事先固定的,严格控制路线与船期是班轮运输的基本要求。

在不定期船运输方式下,航线、挂靠的港口以及船舶抵离港时间需要由承托双方协商而定。

4. 服务对象和承运货物不同

班轮运输是以非特定的众多货主为服务对象,承运的货物多为批量小、价值较高、要求快速运送的以件为单位的干货,如家电产品、纺织品、药品、机械等。运送人多以积少成多的方式收揽货物。

不定期船运输以大货主为服务对象,所承运的货物大多有一定流向、有季节性、数量较大、无须快速运送,多为价值低廉、运费负担能力较低的原料或粮食类的散装货物,如谷物、油类、煤矿、砂糖、化肥等,一般都是整船装运。

5. 运输合同不同

在班轮运输方式下,在承运前,承运人通常不与货主签订运输合同或租船合同,而是在承运人或其代理人收取货物或货物装上船舶后,由承运人或其代理人签发事先印制好的、已在有关部门登记备案的、具有固定条款的运输单据(如提单、运单等)给货主,作为合同的证明和处理运输中出现的问题的依据。国际班轮运输采用的运输单据多为提单,故国际班轮运输也称提单运输;国内班轮运输采用的运输单据多为运单,故国内班轮运输也称运单运输。

不定期船运输是由运输合同组织运输的,出租人与承租人在安排船舶营运前必须签订

租船合同,出租人通常还需要向托运人签发提单。因此,如果承租人与托运人或提单持有人并非同一人,则出租人将受到租船合同与提单的双重约束。

6. 运费租金不同

在班轮运输方式下,运费具有公开性、稳定性和费率较高的特点,货主通常无权与承运人协商运价水平,只能按承运人事先公布并在有关政府管理部门登记备案的运价表支付运费。

在不定期船运输方式下,运费或租金随着航运市场状况、供求关系变化而发生变化,具有不稳定性,由出租人和承租人协商确定。

7. 滞期费与速遣费不同

在班轮运输方式下,承运双方之间通常不订有装卸货时间条款,也不计算滞期费与速遣费。

在不定期船运输方式下,船东与承运人通常订有装卸货时间条款,约定滞期费与速遣费的标准与计算方法,以计算滞期费与速遣费。

三、海上货运船舶

按照不同的标准,海上货运船舶有不同的划分方法。

1. 按货轮的功能(或船型)划分

按货轮的功能(或船型)划分,海上货运船舶可划分为以下几类:

(1) 杂货船(general cargo vessel)。杂货船以装运零星杂货为主,有2~3层全通甲板、4~8个舱口;甲板上有带围壁舱口;舱口以水密舱盖封盖,一般能自动启闭,航速在20节左右。

(2) 散装船(bulk carrier)。散装船多用于装运煤炭、粮食、矿砂,大都为单甲板,舱内设有挡板以防货物移动,航速在15节左右。

(3) 多用途船(multi-purpose vessel)。多用途船根据营运上的需要,可以改变它的运载功能。例如,油/散货轮既可装运油类又可装运散装货物,油/矿货轮是可装运油类与矿砂的两用船,油/散/矿货轮是可装运油类、散货及矿砂的船。

(4) 冷藏船(refrigerated vessel)。冷藏船的船上有制冷设备,温度可调节,可满足不同货物的需要。这种船吨位不大,多为2000~6000吨,航速在15节左右。

(5) 油轮(oil tanker)。油轮又叫油槽船,其船体分隔成若干个油舱,均为一层,并有纵向舱壁,以防未满载时液体随船倾侧造成翻船。主机设在船尾,有油管通向油舱,利用空气压缩设备装卸油。其载重量最大在50万吨以上,航速约16节。

(6) 液化天然气船(liquefied natural gas carrier)。按货舱的结构不同,液化天然气船可分为独立储罐式和膜式两种。独立储罐式是将液化气装于柱形、筒形、球形等形状的储罐中置于舱内进行运输。膜式船有双层壳结构,其内壳是液货舱的承载体,舱内衬有一层由镍合金钢制成的膜,可起阻止液货泄漏的屏蔽作用。

(7) 液化石油气船(liquefied petroleum gas carrier)。按液化的方法不同,液化石油气船可分为压力式、半低温半压力式和低温式三种。压力式是将压力储罐装在船上,在高压下维持液化石油气的液态。半低温半压力式和低温式船采用双层壳结构,用耐低温的合金钢制造并衬以隔热材料,船上设有气体再液化装置。液化气船的吨位通常用货舱容积来表示,一般为6万~13万立方米。

(8) 液体化学品船(chemical tanker)。液体化学品船是载运液体化学品,如醚、苯、醇、酸等的专用液货船。液体化学品大多具有剧毒、易燃、易挥发、易腐蚀等特性,因而对防火、

防爆、防毒、防腐蚀的要求很高,所以船上分隔舱多、货泵多。其船舶有双层底和双舷侧,翼舱宽度不小于船宽的1/5,货舱内壁和管系多采用不锈钢或敷以橡胶等耐腐蚀材料。船舶的吨位多为3 000~10 000吨。

(9) 木材船(timber ship)。木材船的船舱宽大,无中层甲板,舱口大,甲板上也可装载木材,有各种系木设备和起重设备,载重为7 000~15 000吨。

(10) 集装箱船(container carrier)。集装箱船的舱内有格槽和导轨便于装载,又可防止倒塌,吨位多为10 000~68 950吨,航速多为20~26节,最快的可达35节。

(11) 滚装船(roll on/roll off ship)。滚装船的一侧或船的首尾可以打开并有伸缩跳板;装卸时,集装箱由拖车拖带,驶进驶出船舱。其装载速度要比集装箱船快。

(12) 载驳船(lighter aboard ship)。载驳船又称子母船,每条母船可载子船70~100条不等,每条子船载重300~600吨不等。母船载重多为5万~6万吨,最小的为2万余吨,最大的为20余万吨。在港口设备不齐全、港口拥挤或港口至内地之间无合适的运输工具而又需要依靠江河运输的情况下,就可利用载驳船,子船可以吊上吊下或驶进驶出。

2. 按货轮的载重量划分

按货轮的载重量划分,海上货运船舶可划分为以下三类:

(1) 巴拿马型船。这类船的载重量为6万~8万吨,船宽为32.2米。

(2) 超巴拿马型船。这类船指船宽超过32.2米的大型集装箱船,如第五代集装箱船的船宽为39.8米,第六代集装箱船宽为42.8米。

(3) 灵便型船。这类船的载重量为3万~5万吨,可做沿海、近洋和远洋运输谷物、煤炭、化肥及金属原料等散装货物的运输船。

第二节 集装箱班轮货物运输

一、集装箱运输概况

(一) 集装箱班轮运输的特点

集装箱运输最广泛的形式是班轮运输。班轮运输的特点主要体现在以下几个方面:

(1) “四固定”,即固定船期、固定航线、固定港口和相对固定的费率。这是班轮运输最基本的特点。

(2) 班轮运输的承运人和货主在货物装船之前不书面签订运输合同或租船合同,而是在货物装船后,由船公司或其代理人签发提单,并以此为依据处理运输中的相关问题。

(3) 除特别约定在船边交货或船边提货外,一般船公司要求托运人将货物送到承运人指定的码头仓库交货,或到指定的码头仓库提货。相应地,承运人与货主之间不规定货物的装卸时间,不计算速遣费和滞期费。

(4) 承运人负责货物的装卸、理货等业务作业,一般还负责仓库到码头之间或相反方向的搬运作业,并承担相应费用。这些费用均已计入班轮费率所规定的费率中,不另外收取。

国际集装箱班轮运输是一种先进的现代化运输方式。它对货物的包装和运输都实行了统一而简单的规范运作,减少了中间环节,加速了商品的流通过程,降低了流通费用,节约了

物流的劳动消耗,能快速、低耗、高效率及高效益地完成运输生产过程。与传统的件杂货散运方式相比,它具有运输效率高、经济效益好、服务质量优的特点。正因如此,集装箱运输方式已成为世界各国进行国际贸易的最佳运输方式。尤其是经过几十年的发展,随着集装箱运输软硬件成套技术臻于成熟,到20世纪80年代,集装箱运输已进入到可以利用海、陆、空等运输手段来完成国际连贯货物运输、形成能提供优质的国际多式联运服务的一条龙运输模式。

(二) 集装箱班轮运输的发展历史

集装箱运输已经历了半个多世纪的发展,历经了四个阶段:

1. 初级阶段(20世纪50年代初期)

第二次世界大战爆发后,美军需要运输大量的军用物资。为了提高运输效率,美国成立了专门的运输研究小组,提出了货物运输组化的原则,以实现“门到门”的运输,主要利用托盘和各种类型的货柜作为媒介。这是集装箱运输的最初形式。

2. 开始阶段(20世纪50年代末期)

1956年4月,美国泛大西洋轮船公司将一艘邮轮改装后,装上了58只集装箱,进行国内运输的试运行。几个月后,试运行获得了巨大的经济效益,平均每吨货物的装运费仅为原来的3%。泛大西洋轮船公司迅速着手进行轮船改装,全集装箱船“盖脱威城(Giteway City)”号也在一年后投入运营。

3. 发展阶段(20世纪60年代后期)

全集装箱船开始出现,载位为700~1100 TEU(称为第一代集装箱船),并且开始有了专用的集装箱码头,极大地提高了集装箱运输的周转效率。1965年,国际标准化组织颁布了一系列国际集装箱的规格尺寸,20英尺(1英尺=0.3048米)和40英尺普通干货箱开始成为国际标准常用箱。这一规定具有划时代的意义,为集装箱运输的发展奠定了良好的基础。1966年4月,美国海陆运输公司开辟了美国纽约—欧洲的全集装箱船运输航线。

4. 成熟阶段(20世纪70年代后)

这一阶段,全球的集装箱运输业迅速发展,各主要航线都开展了集装箱运输。20世纪70年代初,国际航线上出现了2000 TEU载位的集装箱船(称为第二代集装箱船)。1977年12月,中国远洋派丰城、盐城两轮试装20只20英尺集装箱开赴日本。1978年9月26日,中远上海分公司平乡城轮开辟中国—澳大利亚国际集装箱班轮运输航线,开辟了中国第一条集装箱班轮航线。1979年4月18日,中远上海分公司柳林海轮驶抵美国西雅图港,成为中美建交后第一艘抵达美国的中国商船,标志着中国正式加入了集装箱运输的行业。

1973年,集装箱船的集装箱装载数达到了3000 TEU(称为第三代集装箱船)。20世纪80年代后期,集装箱船的航速进一步提高,集装箱船大型化的限度以能通过巴拿马运河为准绳。这一时期的集装箱船被称为第四代集装箱船。第四代集装箱船的集装箱装载总数增加到4400 TEU。由于采用了高强度钢作为船舶材料,船舶重量减轻了25%;大功率柴油机的研制,大大降低了燃料费;又由于船舶自动化程度的提高,减少了船员人数,集装箱船的经济性进一步提高。作为第五代集装箱船的先锋,德国船厂建造的五艘APLC-10型集装箱船,可装载4800 TEU。这种集装箱船的船长与船宽的比为8:1~7:1,使船舶的复原力增大。1996年春季竣工的Rehina Maersk号集装箱船,最多可装载8000 TEU。该型号的船

已建造了六艘,人们认为这个级别的集装箱船拉开了第六代集装箱船的序幕。2006年3月22日,随着COSCO NINGBO号轮的下水,可装载10 000 TEU的巨轮问世了。

二、集装箱及其标准化

(一) 集装箱的定义

国际标准化组织(ISO)给集装箱下的定义为“一种运输设备”,并认为集装箱应满足以下要求:

- (1) 具有耐久性,其坚固强度足以反复使用。
- (2) 为便于商品运送而专门设计,在一种或多种运输方式中运输时无须中途换装。
- (3) 设有便于装卸和搬运的装置,特别便于从一种运输方式转移到另一种运输方式。
- (4) 设计时应注意到便于货物装满或卸空。
- (5) 内容积为1立方米或1立方米以上。集装箱一词不包括车辆或传统包装。

目前,中国、日本、美国、法国等有关国家,都全面采用了国际标准化组织的定义。除了ISO的定义外,还有《集装箱海关公约》(CCC)、《国际集装箱安全公约》(CSC)、英国国家标准和北美太平洋班轮公会等对集装箱下的定义,其内容基本上大同小异。我国国家标准《集装箱名称术语》(GB 1992—1985)中也引用了ISO的上述定义。

(二) 集装箱的标准

集装箱标准按使用范围分,有国际标准、国家标准、地区标准和公司标准四种。开展国际集装箱多式联运,必须强化集装箱标准化。

1. 国际标准集装箱

国际标准集装箱是指根据国际标准化组织第104技术委员会(ISO/TC 104)制定的国际标准来建造和使用的国际通用的标准集装箱。

集装箱标准化历经了一个发展过程。ISO/TC 104自1961年成立以来,对集装箱国际标准作过多次补充、增减和修改,现行的国际标准为第1系列共13种,其宽度均一样(2 438毫米),长度有四种(12 192毫米、9 125毫米、6 058毫米、2 991毫米),高度有四种(2 896毫米、2 591毫米、2 438毫米、2 358毫米)。

2. 国家标准集装箱

各国政府参照国际标准并考虑本国的具体情况,制定本国的集装箱标准。我国现行国家标准《集装箱外部尺寸和额定重量》(GB 1413—1985)规定了集装箱各种型号的外部尺寸、极限偏差及额定重量。

3. 地区标准集装箱

地区标准集装箱是由地区组织根据该地区的特殊情况制定的,此类集装箱仅适用于该地区,如根据欧洲国际铁路联盟(VIC)所制定的集装箱标准而建造的集装箱。

4. 公司标准集装箱

公司标准集装箱是某些大型集装箱公司,根据本公司的具体情况和条件而制定的集装箱。这类集装箱主要在该公司运输范围内使用。例如,美国海陆公司的35英尺集装箱、总统轮船公司的45英尺和48英尺集装箱;非标准高度集装箱,主要有9英尺和9.5英尺两种高度集装箱;非标准宽度集装箱,有8.2英尺宽度集装箱等。

（三）集装箱的种类

随着集装箱运输的发展,为适应装载不同种类货物的需要,出现了不同种类的集装箱。这些集装箱的外观、结构、强度、尺寸都不相同。根据用途不同,集装箱可分为以下几种:

1. 干货集装箱

干货集装箱也称杂货集装箱,是一种通用集装箱,用以装载除液体货物、需要调节温度的货物及特种货物以外的一般件杂货。这种集装箱使用范围非常广泛,常用的有 20 英尺和 40 英尺两种。其结构特点是常为封闭式,一般在一端或侧面设有箱门。

2. 开顶集装箱

开顶集装箱也称敞顶集装箱,是一种没有刚性箱顶的集装箱。它有由可折式顶梁支撑的帆布、塑料布或涂塑布制成的顶篷,其他构件与干货集装箱类似。开顶集装箱适于装载较高的大型货物和需吊装的重货。

3. 台架式及平台式集装箱

台架式集装箱是没有箱顶和侧壁,甚至有的连端壁也去掉,而只有底板和四个角柱的集装箱。台架式集装箱种类很多,主要分为:敞侧台架式、全骨架台架式、有完整固定端壁的平台式、无端壁仅有固定角柱和底板的台架式集装箱等。它们的主要特点是为了保持其纵向强度,箱底较厚。箱底的强度比普通集装箱大,而且内部高度比一般集装箱低。这种集装箱在下侧梁和角柱上设有系环,可把装载的货物系紧。台架式集装箱没有水密性,怕湿的货物不能装运,适合装载形状不一的货物。

平台式集装箱是仅有底板而无上部结构的一种集装箱。该种集装箱装卸作业方便,适于装载长重大件货物。

4. 通风集装箱

通风集装箱一般在侧壁或端壁上设有通风孔,适于装载不需要冷冻而需通风、防止汗湿的货物,如水果、蔬菜等。这种集装箱如将通风孔关闭,可作为杂货集装箱使用。

5. 冷藏集装箱

冷藏集装箱是专为运输时要求保持一定温度的冷冻货或低温货而设计的集装箱。它分为带有冷冻机的内藏式机械冷藏集装箱和没有冷冻机的外置式机械冷藏集装箱,适用于装载肉类、水果等货物。冷藏集装箱的造价和营运费用较高,使用中应注意冷冻装置的技术状态及箱内货物所需的温度。

6. 散货集装箱

散货集装箱除了有箱门外,在箱顶部还设有 2~3 个装货口,适用于装载粉状或粒状货物。使用时,要注意保持箱内清洁干净,两侧保持光滑,便于从箱门卸货。

7. 动物集装箱

动物集装箱是一种专供装运牲畜的集装箱。为了实现良好的通风,箱壁用金属丝网制造,侧壁下方设有清扫口和排水口,并设有喂食装置。

8. 罐式集装箱

罐式集装箱是一种专供装运液体货而设置的集装箱,如酒类、油类及液体化学品等货物。它由罐体和箱体框架两部分组成,装货时货物由罐顶部装货孔进入,卸货时则由排货孔

流出或从顶部装货孔吸出。

9. 汽车集装箱

汽车集装箱是专为装运小型轿车而设计制造的集装箱。其结构特点是无侧壁,仅设有框架和箱底,可装载一层或两层小轿车。

由于集装箱在运输途中常受各种力的作用和环境的影响,其制造材料要有足够的刚度和强度,应尽量采用质量轻、强度高、耐用、维修保养费用低的材料,并且材料既要价格低廉,又要便于取得。

三、集装箱货物装载与交接

(一) 集装箱货物装箱方式

集装箱货物装箱方式可分为整箱货装箱和拼箱货装箱两种。

1. 整箱货装箱

整箱货(full container load, FCL)装箱是指货主自行将货物装满整箱以后,以箱为单位托运的方式。这种方式通常在货主有足够货源装载一个或数个整箱时采用,除有些大货主自己置备有集装箱外,一般都是向承运人或集装箱租赁公司租用一定的集装箱。空箱运到工厂或仓库后,在海关人员的监管下,货主把货装入箱内,加锁、铅封后交承运人并取得场站收据,最后凭收据换取提单或运单。

2. 拼箱货装箱

拼箱货(less than container load, LCL)装箱是指承运人(或代理人)接受货主托运的数量不足整箱的小票货运后,根据货类性质和目的地进行分类整理,把去同一目的地的货集中到一定数量后拼装入箱的方式。由于一个箱由不同货主的货拼装在一起,所以称拼箱。这种方式在货主托运数量不足装满整箱时采用。拼箱货的分类、整理、集中、装箱(拆箱)、交货等工作均在承运人或货运代理人的集装箱货运站或内陆集装箱转运站进行。

(二) 集装箱货物交接方式

集装箱货运分为整箱和拼箱两种,因此,在交接方式上也有所不同。当前国际上的做法大致有以下四类:

1. 整箱交、整箱接

整箱交、整箱接(FCL/FCL)是指货主在工厂或仓库把装满货后的整箱交给承运人,收货人在目的地同样整箱接货。换言之,承运人以整箱为单位负责交接。货物的装箱和拆箱均由货方负责。

2. 拼箱交、拆箱接

拼箱交、拆箱接(LCL/LCL)是指货主将不足整箱的小票托运货物在集装箱货运站或内陆转运站交给承运人,由承运人负责拼箱或装箱运到目的地货运站或内陆转运站,并由承运人负责拆箱。拆箱后,收货人凭单接货。这种交接方式下,货物的装箱和拆箱均由承运人负责。

3. 整箱交、拆箱接

整箱交、拆箱接(FCL/LCL)是指货主在工厂或仓库把装满货后的整箱交给承运人,在

目的地的集装箱货运站或内陆转运站由承运人负责拆箱后,各收货人凭单接货。

4. 拼箱交、整箱接

拼箱交、整箱接(LCL/FCL)是指货主将不足整箱的小票托运货物在集装箱货运站或内陆转运站交给承运人,由承运人分类调整,把同一收货人的货集中拼装成整箱,运到目的地后,承运人以整箱交,收货人以整箱接。

上述四种交接方式中,以整箱交、整箱接效果最好,也最能发挥集装箱的优越性。

(三) 集装箱的检查与交接

1. 集装箱的检查

集装箱在装载货物之前,必须经过严格检查。有缺陷的集装箱,轻则导致货损,重则在运输、装卸过程中造成箱毁人亡事故。因此,对集装箱的检查是货物安全运输的基本条件之一。发货人、承运人、收货人以及其他关系人在相互交接时,除对箱子进行检查外,还应以设备交接单等书面形式确认箱子交接状态。

(1) 外部检查:对箱子进行六面察看,检查外部是否有损伤、变形、破口等异样情况,如有,即做出修理部位的标志。

(2) 内部检查:对箱子的内侧进行六面察看,检查是否漏水、漏光,有无污点、水迹等。

(3) 箱门检查:检查箱门是否完好,门的四周是否水密,门锁是否完整,箱门能否 270° 开启。

(4) 清洁检查:检查箱子内有无残留物、污染、锈蚀异味、水湿等,如不符合要求,应予以清扫,甚至更换。

(5) 附属件的检查:对货物的加固环节状态,如板架式集装箱支柱的状态,平板集装箱、敞顶集装箱上部延伸用加强结构的状态等进行检查。

2. 集装箱设备交接单的签证

(1) 箱体检验符合交接标准的,由检查口业务人员与集装箱卡车司机无批注地在集装箱设备交接单上共同签字,完成箱体交接。

(2) 箱体检验不符合交接标准的,由检查口业务人员如实在集装箱设备交接单上加批注,注明箱体残损的类型、部位、程度,必要时可加文字说明,并与集装箱卡车司机共同在集装箱设备交接单上签字确认。对于进场出口重箱严重残损影响箱内货物的,检查口有权谢绝进场;对于出场提运空箱严重残损影响装货的,集装箱卡车司机有权调换空箱。

(3) 在箱体检验交接中凡有残损的,检查口业务人员除在集装箱设备交接单上加批注外,还应将残损情况输入计算机备案。

(四) 集装箱货物装载的方法

随着集装箱运输的发展,种类、性质、包装各不相同的货物都进入了集装箱运输的领域,与此同时,从事集装箱运输的管理人员以及操作人员不断增多。为确保货运质量,做好箱内货物的积载工作是很重要的,许多货损事故的发生都是装箱不当所致。

集装箱货物在装载、堆载时应注意的事项有以下几点:

(1) 当不同件杂货混装在同一箱时,应根据货物的性质、重量、外包装的牢度和货物的特性等情况,将货区分开。将包装牢固的货物、重件货物装在集装箱底部,包装较单薄的货物或轻货装在集装箱上部。

(2) 货物在集装箱内的重量分布应均匀。如集装箱某一部位装载的负荷过重,则有可

能使集装箱底部结构发生弯曲或脱开。在吊机和其他机械作业时,由于箱内货物重量分布不均匀,作业时集装箱会发生倾斜,致使作业不能进行。此外,在陆上运输时,如存在上述情况,拖车因前后轮的负荷差异过大,也会发生故障。

(3) 在进行货物堆码时,应根据货物的包装强度决定货物的堆码层数。另外,为使箱内下层货物不致被压坏,应在货物堆码之间垫入缓冲材料。

(4) 货物与货物之间也应加隔板或隔垫材料,避免货物相互擦伤、沾湿、污损。

(5) 货物的装载要严密整齐,货物之间不应留有空隙,这样不仅可充分利用箱内容积,也可防止货物相互碰撞而造成损坏。

(6) 在目的地掏箱时,由于对靠箱口的货物没有采取系紧措施,容易发生货物倒塌,造成货物损坏和人员伤亡。因此,在装箱完毕后,关箱前应采取措施,防止箱口附近货物倒塌。

(7) 应使用清洁、干燥的衬垫材料(胶合板、草席、缓冲器材、隔垫板)。使用潮湿的衬垫材料易发生货损事故。

(8) 应根据货物的不同种类、性质、包装方式,选用不同规格的集装箱。选用的集装箱应符合国际标准,经过严密的检查,并具有检验部门发给的合格证书。

四、集装箱班轮货运程序

(一) 集装箱整箱货出口货运流程

集装箱运输环节的实际操作过程往往涉及整个运输环节(从货物所在工厂到货物送至收货人手中)。下面将按照出口操作流程分环节逐一叙述。

集装箱代理出口业务实务操作的基本流程为:接受货主询价—确定运价—接受货物托运—回传订舱确认—安排拖车—安排报关、商检、熏蒸—缮制提单—收取运费—签发提单,如图 3-1 所示。

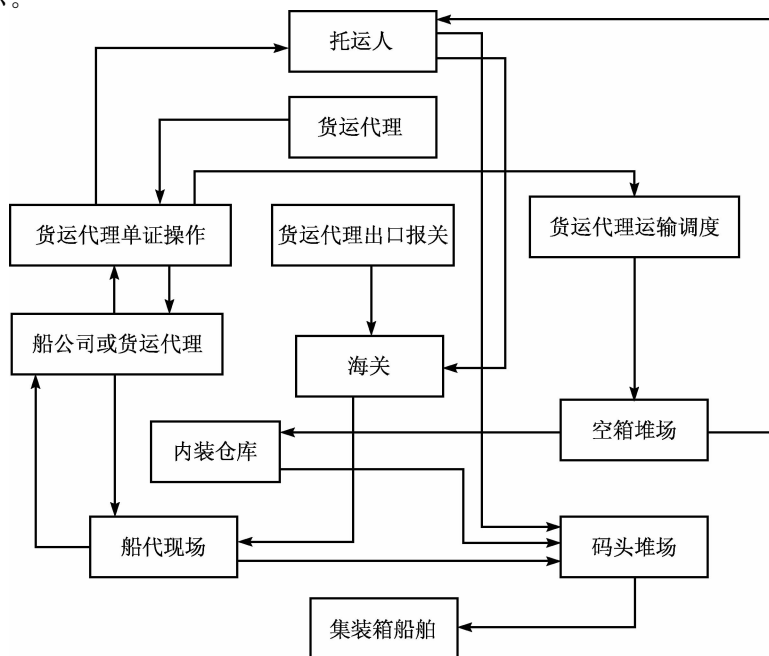


图 3-1 整箱货出口货运代理业务流程

1. 接受货主询价

货运代理公司业务人员必须熟悉公司优势航线、运价、内陆运输、报关、商检、熏蒸的收费标准,同时详细地了解客户的出货数量、淡旺季、货物重量、货名、需要何种级别的船公司,需要提供 CY/CY(集装箱堆场到堆场)还是 CY/DR(集装箱堆场到门)或者其他服务,然后根据客户的需求准确报价。

注意事项:各家货运代理公司都有其具有优势的业务模块,销售人员需要利用好公司的优势点;货运代理公司的经营者也必须不断地利用自身优势来拓展业务,拓宽公司的优势模块以满足不同货主的需求。



资料卡

订舱单填写要求

订舱单的主要内容包括:发货人、收货人、通知人、货物的各项资料、运费与附加费、可否转船或分批、危险品等,具体填制要求如下:

- (1) Shipper(发货人):填写托运人的中英文名称、电话。
- (2) Consignee(收货人):填写收货人的英文名称、电话,如果没有,填“To Order”。
- (3) Notify Party(通知人):填写国外通知人的英文名称、电话,如果没有,填“To Order”或者“Same As Consignee”。
- (4) 货物的各项资料:唛头、件数、货名、重量、尺码等必须填全。
- (5) 运费与附加费栏,按双方协定的金额填写。如有协议,则填协议号,不得空白。
- (6) 可否转船、可否分批栏不填的,一律视做可转船、可分批;运费预付、到付栏不填的,按预付处理;运输条款不填的,一律视做 CY/CY 条款;运费支付人一栏不填的,托运人是当然的运费支付人。
- (7) 危险品除填本单危险品一栏内容外,必须提供产品说明书、包装容器使用性能鉴定书。
- (8) 因托运单填写错误或资料不全引起的货物不能及时出运、运错目的地、提单错误不能结汇、不能提货等而产生的一切责任、风险、纠纷、费用等概由托运人承担。
- (9) 盖章一栏,必须由经办人签名及盖公章。

2. 确定运价

双方在合作前须书面确认运价(包括所有运杂费)、运输条款(CY/CY、CY/DR、DR/DR、OTHERS)、付款各事项(费用到付或是预付、月结或是单结、结款货币、是否需要发票等)。

注意事项:货运代理公司需要在各个环节注意风险的规避,特别是提供海运之外的延伸服务,需要和合作的公司签订好服务协议,注重合作伙伴的公司规模、承担风险的能力等。如果有部分客户有高风险、高难度的服务要求,务必和合作伙伴签订背对背服务条款。谨记“代理”这个角色的含义。

3. 接受货物托运

双方确定好合作关系后,必须要求客户传货物委托单,并加盖公章。

注意事项:

- (1) 托运单是确立双方委托关系的正式单证,在法律上具有重要的意义,法律上规定正

本的托运单才具有法律效力。在实际操作中大部分货运代理或者船公司没有要求货主提供正本托运单,是具有极大潜在风险的。有部分公司的做法是:要求客户提供一份或者多份空白的托运单,以便需要通过法律途径解决纠纷时使用,或者通过协议的方式声明复印件有效。

(2) 要求货主最好能提前一周向货运代理订舱,以确保获得船公司的舱位(特别是在旺季),最迟不能超过截关前两天。订舱时须按照船公司订舱单的要求填写,特别是目的港及目的地须确认清楚,若有装载或托运等特殊要求及注意事项均须在托运单上注明。船公司收到后将尽快回传确认单。

出口货物托运单如图 3-2 所示。

出口货物托运单

SHIPPER: (托运人)		托运号:				
TEL: FAX:		永达国际代理货运有限公司 YONGDA INTERNATIONAL FORWARDING AGENCY CO.,LTD 浙江义乌福田饰品专业街A区15栋16-19号二楼 联系电话:0579-5096588 0579-5096599 客户服务兼投诉:0579-5096588 13357045688				
CONSIGNEE: (收货人)						
NOTIFY PARTY: (通知人)		出口货物托运单 SHIPPING ORDER				
PLACE OF RECEIPT: (发货地)		VESSEL/VOYAGE: (船名/航次)		SIZE OF CONTAINER		
		PORT OF LOADING: (起运港)		20'GP		
PORT OF DIS CHARGING: (目的港)		PLACE OF DELIVERY: (目的地)		40'GP		
PORT OF DIS CHARGING: (目的港)		PLACE OF DELIVERY: (目的地)		40'HQ		
标记/唛头 MARK & NUMBER	件数/包装 CTNS	中(英)文货物品名及规格 DESCRIPTION GOODS			毛重 KGS	体积 CBM
是否委托我司报关: () 是否委托我司拖车: () 装货时间: 是否需要司机: 联系人:		运费确认 拖车费: () 商检费: () 报关费: () 码头费: () 海运费: () 预 付: () 到 付: ()				
备注 出口货物托运单是发货人的货权凭证,为了保护自己的权益, 请认真填写盖章,并要求受理人盖章回传 客户订舱请至少提前三天,委托拖车至少提前一天 如需买保险,请传发票装箱单及委托书		(签 章) 托运人: 托运时间:				

图 3-2 出口货物托运单

4. 回传订舱确认

货运代理收到订舱确认后,应立刻向船公司订舱。船公司将在开船前 7 天提前发放订舱确认书(见表 3-1),在订舱确认书(shipping order, S/O)上注明提单号、船名航次、截止文件时间(美国航线要求开船前 48 小时提供装运资料,向美国海关申报)、截关时间、预计开船时间、放行条交至何处等详细的信息。订舱确认书是船公司向客户确认舱位的文件,应该说拿到了订舱确认书就等于预留了舱位;但在实际操作过程中,特别是旺季爆舱期间,也常常会遇到舱位过分紧张而不能上船的情况。这称为“甩柜”,船公司将不负任何责任。

注意事项:货运代理和货主要认真注意订舱确认书上面的信息和要求,各航线的开船时间并非都是绝对固定的,当船期变动的时候容易造成失误。

表 3-1 订舱确认单

COSCO 深圳客户服务中心订舱确认单
航线: COSCO—FRS
收件单位:
发件人:
日期: 2008. 02. 21
订舱单号: COSU2869××××
箱型箱量: 4×40HQ(CY—CY)
货名: CAN
收货地: SHEKOU, SHENZHEN, GUANGDONG
卸货港: JEDDAH
交货地: JEDDAH, MAKKAH, SAUDI ARABIA
货类: 普通货
合约号:
开舱时间: 2008. 02. 21 00:00
截止收重柜时间: 2008. 02. 25 12:00
截止收放行条时间: 2008. 02. 25 17:00
截止收补料时间: 2008. 02. 25 17:00
备注: 如有变动, 以另行通知为准

* 请立即去码头打单, 如因爆舱原因造成无法打单, 此单自动失效。
** 电池类货物请在订舱时声明, 如出现瞒报货名, 将按危险品操作。
如贵公司自行报关, 请仔细阅读下列事项:
预计船名航次: ITAL GRACE V. 133W

预计开航时间:2008.02.28 00:00

打提柜单地点:×××× TEL:××××

七联单编号地点:××××

放行条交接地点:×××× TEL:××××

注意

1. 贵公司的运费到账后,我司方可签发提单,取单前与我司的业务员或计费人员电话确认。(协议客户按协议操作)

2. 装货时请勿超重,否则后果自负。货物限重(货物毛重)参考:

美国:17.2 吨/20' GP, 20.0 吨/40' GP

其他地区:21.74 吨/20' GP,26.75 吨/40' GP,26.56 吨/40' HQ

5. 安排拖车

安排拖车即装箱。装箱时有两种不同的方式可供选择:

(1) 产地装箱。船公司为了给货主提供方便,对于较大宗货,或有特殊要求的货主,可以提供产地装箱服务,即船公司将空箱运至托运人的仓库或工厂将货物装箱后,直接将集装箱运至堆场。

(2) 工厂送货。托运人将货物发运到船公司指定的集装箱中转站,由中转站负责将货物依次装入集装箱。这时,托运人要经常到现场看装货情况,防止短装或装错,即“监装”。

如果客户需要货运代理安排拖车,则应在托运单上详细注明工厂装货的地址、时间、联系人、电话,有无特殊要求(如 20 英尺的柜子需要摆放在卡车最后面等),需不需要转关,是否是重货(重货需要派功率大的拖车)。

货运代理内部接到货主的拖车安排要求后,要马上给合作拖车行传真拖车委托单,注明所有相关要求;对特殊的运输要求,应进行特别的注明。

注意事项:拖车的安排是一件非常细致的工作,由于受到外部环境的影响因素较多,所以需要多和拖车行、司机、货主沟通,力求把失误降到最低。

6. 安排报关、商检、熏蒸

不少货主要求货运代理公司代办报关、商检、熏蒸事宜。其中,报关分为工厂手册报关和一般贸易报关两种。

(1) 工厂手册报关一般适用于“三来一补企业”。这些企业拥有自己的进出口权,进口货物加工后复出口。需要的文件有:装箱单(盖公章,要有详细的货物名称、材料、规格、体积、数量、净重、毛重等信息)、发票(盖财务章,要有详细准确的金额)、报关单、核销单、进出口备案合同手册、报关委托书。

(2) 一般贸易报关主要适用于本身无进出口权的普通企业,原材料的采购来自国内,需要委托有进出口权的进出口公司、贸易公司出口。这种方式一般只要货主提供装箱单、发票文件就可以,其他文件将由进出口公司或者贸易公司提供。有关商检、熏蒸、办产地证的代

理也基本如此,只需工厂提供装箱单、发票、委托书即可。

注意事项:报关的业务由于涉及海关,尽量要做到细致,提供的资料要真实、可靠;接受货主的委托要了解清楚情况,不要盲目接单。

有关单证的样本如图 3-3、图 3-4 所示。

中华人民共和国海关出口货物报关单

预录入编号:		海关编号:					
出口口岸	备案号	出口日期	申报日期				
经营单位	运输方式	运输工具名称	提运单号				
发货单位	贸易方式	征免性质	结汇方式				
许可证号	运抵国(地区)	指运港	境内货源地				
批准文号	成交方式	运费	保费	杂费			
合同协议号	件数	包装种类	毛重(千克)	净重(千克)			
集装箱号	随附单据			生产厂家			
标记唛码及备注							
项号	商品编号	商品名称、规格型号	数量及单位	最终目的国(地区)单价	总价	币制	征免
税费征收情况							
录入员	录入单位	兹声明以上申报无讹并承担法律责任			海关审单批注及放行日期(签章)		
报关员	申报单位(签章)			审单	审价		
单位地址				征税	统计		
邮编	电话	填制日期	查验	放行			

图 3-3 中华人民共和国海关出口货物报关单

1. Exporter		Certificate No. 032513029				
2. Consignee		CERTIFICATE OF ORIGIN OF THE PEOPLE' S REPUBLIC OF CHINA				
3. Means of transport and route		5. For certifying authority use only				
4. Country/region of destination						
6. Marks and numbers	7. Number and kind of packages description of goods	8. H. S. Code	9. Quantity	10. Number and date of invoices		
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China. ----- Place and date, signature and stamp of authorized signatory		12. Certification It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct. ----- Place and date, signature and stamp of certifying authority				

图 3-4 一般原产地证

7. 缮制提单

货物出运后,在船开之前,货主应及时提供装载资料给货运代理公司,资料的提供主要依据装箱单和发票的内容。然后货运代理公司根据货主提供的资料制作提单,对单无误后要求货主签字确认。货运代理公司据此制作货运代理提单或者提供船公司制作提单。在美国提单的制作过程中,必须提供真正的收货人资料,不能只显示货运代理公司代理资料;而其他航线接受“To Order”的显示。

注意事项:制作提单最终确认无误后,谨记务必要求货主签字确认,并将所有往来单证归档留底。

8. 收取运费

货物出运后,货运代理公司应及时开出对账单,并要求货主签字确认,及时回收运费,规避风险。

注意事项:货运代理行业是高风险行业,运费占了很大的部分,利润与成本比例失调,所以在货运代理操作中,运费风险的防范极为重要。

9. 签发提单

收取运费后,货运代理将按照货主的要求出具提单。提单按照抬头、运输方式等可以分为很多种,这里将不作赘述。下面介绍实际操作过程中常用的出单方式。

一般来说,客户要求提供 CY/CY 以外服务的提单,通常都出具货运代理公司自己的提单,因为船公司一般只提供 CY/CY 或者 CY/DR 服务。在实际操作过程中,有不少货主不需要正本提单结汇,当收到买家的货款后要求船公司直接发电子邮件通知国外代理放货给收货人。这种做法称为电放。电放要求制作提单时,收货人一栏填写电放的对象。



资料卡

提单的出具方法

电放:需顾客提供正本“电放保函”(加盖公章)。如果是船东提单,需要出具船东公司的“保函”到船公司申请电放。

预借:在货物尚未全部装船时或者货物虽然已经由承运人接管但尚未开始装船时签发的提单称为预借提单。需顾客提供正本“预借保函”,通常这种做法都是出具货运代理公司自己的提单。

倒签:由于信用证或其他原因,货主要求将开船日期提前,称为倒签提单。同样需要顾客提供正本“倒签保函”。通常这种做法都是出具货运代理公司自己的提单。

分单:货主要求一票货分多份提单的做法,通常有多个收货人。

并单:多份提单号并出一单的做法,通常是分几次出口的货,同一收货人并成一单,前提是同一班船。

异地放单:要求在第三地或者第三国出具提单,要求取得货主保函和异地接单的联系人、电话、传真、公司名、地址等资料方可放单。

注意事项:上面提到的预借、倒签两种方式,风险是极大的,尽管有货主的保函,但法律对保函的效力要依据是否善意做出区别对待,在实际操作中应相当注意。

10. 通知目的港代理做好服务准备工作

货物出运后,货运代理应该及时通知目的港代理做好准备工作,特别是货主要求在目的港代理清关、配送等服务的业务,必须保证各项单证准时无误地递送给代理,保证服务的延续。

11. 通知货主货物已顺利交接

收货人接到货物后应该通知货主,完成整个托运业务。

（二）集装箱整箱货进口货运程序

总体上说,集装箱进出口作业流程基本是类似的。以下对进口实际操作中的具体事项作简单介绍:

(1) 接到客户的全套单据后,要查清该进口货物属于哪家船公司承运、哪家作为船舶代理、在哪儿可以换到供通关用的提货单(注:全套单据包括带背书的正本提单或电报放货副本、装箱单、发票、合同)。

注意事项:

① 提前与船公司或船舶代理部门联系,确定船到港时间、地点,如需转船应确认二程船名。

② 提前与船公司或船舶代理部门确认换单费、押箱费、换单的时间。

③ 提前联系好场站,确认好提箱单、掏箱费、装车费、回空费。

(2) 用带背书的正本提单(如是电报放货,可带电报放货的传真件与保函)去船公司或船舶代理部门换取提货单和设备交接单。

注意事项:

① 背书有两种形式,如果提单上的收货人栏显示“To Order”,则由船东背书;如果收货人栏显示其真正的收货人,则由收货人背书。

② 保函是由进口方出具给船舶代理的一份请求放货的书面证明。保函内容包括进口港、目的港、船名、航次、提单号、件数/重量/尺码或体积及进口方签章。

③ 换单时应仔细核对提单或电放副本与提货单上的集装箱箱号及封号是否一致。

④ 提货单共分五联:白色提货联、蓝色费用账单、红色费用账单、绿色交货记录、浅绿色交货记录。

⑤ 设备交接单:集装箱进出港区、场站时,用箱人、运箱人与管箱人或其代理人之间交接集装箱及其他机械设备的凭证,并兼具管箱人发放集装箱的凭证的功能。当集装箱或机械设备在集装箱码头堆场或货运站借出或回收时,由码头堆场或货运站制作设备交接单,经双方签字后,作为两者之间设备交接的凭证。集装箱设备交接单分进场和出场两种,交接手续均在码头堆场大门口办理。出码头堆场时,码头堆场工作人员与用箱人、运箱人就设备交接单上的以下主要内容共同进行审核:用箱人名称和地址,出堆场的时间与目的,集装箱箱号、规格、封志号以及是空箱还是重箱,机械设备的情况是正常还是异常等。进码头堆场时,码头堆场的工作人员与用箱人、运箱人就设备交接单上的下列内容共同进行审核:集装箱、机械设备归还日期、具体时间及归还时的外表状况,集装箱、机械设备归还人的名称与地址,进堆场的目的,整箱货交箱货主的名称和地址,拟装船的船次、航线、卸箱港等。

(3) 用换来的提货单(第一联和第三联)并附上报关单据前去报关。报关单据包括:提货单(第一联和第三联)海关放行后,在白联上加盖放行章,发还给进口方作为提货的凭证;正本箱单、正本发票、合同、进口报关单一式两份、正本报关委托协议书;海关监管条件所涉及各类证件。

注意事项:

① 接到客户全套单据后,应先确认货物的商品编码,然后查阅海关税则,确认进口税率,确认货物需要什么监管条件。如需作各种检验,则应在报关前向有关机构报验。报验所需单据包括:报验申请单、正本箱单、正本发票、合同、进口报关单一式两份。

② 换单时应催促船舶代理部门及时给海关传舱单,如有问题应与海关舱单室取得联系,确认舱单是否转到海关。

③ 当海关要求开箱查验货物时,应提前与场站取得联系,调配好机械及人力,将所查集装箱调至海关指定的场站(事先应与场站确认好调箱费、掏箱费)。

(4) 若是法检商品应办理验货手续。如需商检,则要在报关前,拿进口商检申请单(带公章)和两份报关单办理登记手续,并在报关单上盖商检登记在案章以便通关。验货手续在最终目的地办理。如需动植物检,也要在报关前拿箱单、发票、合同报关单去代理报验机构申请报验,在报关单上盖放行章以便通关;验货手续可在通关后在堆场进行。

(5) 向代理报验机构提供箱单、发票、合同、报关单,由他们代理报验。报验后统一交费,并在白色提货单上盖三检放行章。

(6) 三检手续办理后,交纳港杂费。港杂费用结清后,港方将提货联退给提货人供提货用。

(7) 所有提货手续办妥后,可通知事先联系好的堆场提货。

(8) 重箱由堆场提到场地后,应在免费期内及时掏箱,以免产生场地和箱体的滞期费。

(9) 货物提清后,从场站取回设备交接单证明箱体无残损,去船公司或船舶代理部门取回押箱费。

(三) 集装箱拼箱货出口货运程序

拼箱货是指有集拼条件的货运代理人,将不同委托人、不同收货人、同一卸货港的零星货物集中起来,以货运代理人的名义办理整箱运输,国际上又称为 consolidation,集拼货运代理人称为 consolidator。

1. 承运集装箱拼箱业务的货运代理企业必须具备的条件

(1) 具有集装箱货运站的装箱设施和装箱能力。

(2) 在国外有自己的货运代理人,具备拆箱分拨能力。

(3) 政府部门批准有从事集拼业务的经营范围且能签发货运提单(House B/L)。

通常情况下,从事集拼业务的货运代理人,由于签发自己的提单,其法律地位相当于无船经营人。办理拼箱业务的货运托运人,其接受的提单是货运代理人签发的(LCL)CFS/CFS(集装箱货运站到货运站)交接方式的 House B/L。货运代理人作为集拼箱的托运人,从船公司或其代理人处签得(FCL)CY/CY 交接方式的集拼箱的 Master B/L。

例外情况:若集拼箱业务的货运代理人,在整箱货物的卸货港没有自己的代理人,则货运人(代理人)会使用船公司或其船代的代理,将拼箱货物送到船公司的 CFS,安排内装箱,向客户签发船公司的提单。这种业务相对船公司或其船代而言,称为自拼货,即将货运代理人视同货主,由货主自行组织零星货物拼成整箱后运输,船公司在卸货港的代理负责拆箱交货。在这种情况下,实际货物托运人接受的是船公司签发的以 CFS/CFS 为交接方式的 Master B/L。

2. 拼箱货出口货运程序

集拼货运代理人预先以(LCL)CFS/CFS 集装箱交接方式向船公司或船代预定整箱,并为该箱项下的每票货物单独缮制场站收据联单(D/R)。船代接受订舱后,依照场站收据联单操作流程将相关报关单证退给货运代理,货运代理通知各委托人在规定时间内将运输的

货物送进货运代理指定货运站 CFS,同时取得相关报关资料。货运代理安排货运站适时向船代现场领取集装箱设备交接单(EIR)后,将空箱运到 CFS 装箱。CFS 中的装箱人根据实际装箱情况缮制装箱单(CLP),并将实际装箱数据通知货运代理操作人员,以便与订舱时的 D/R 数据核对。若有误,则及时要求船代更正。货运代理整理报关资料统一向海关进行出口申报。海关验收后,货运代理应及时将有关单证送交船代现场配载装运。船开后,货运代理向船代申领整箱货下的全部 Master B/L,同时向各委托人分别签发货运代理的 House B/L。拼箱货出口货运代理业务流程如图 3-5 所示。

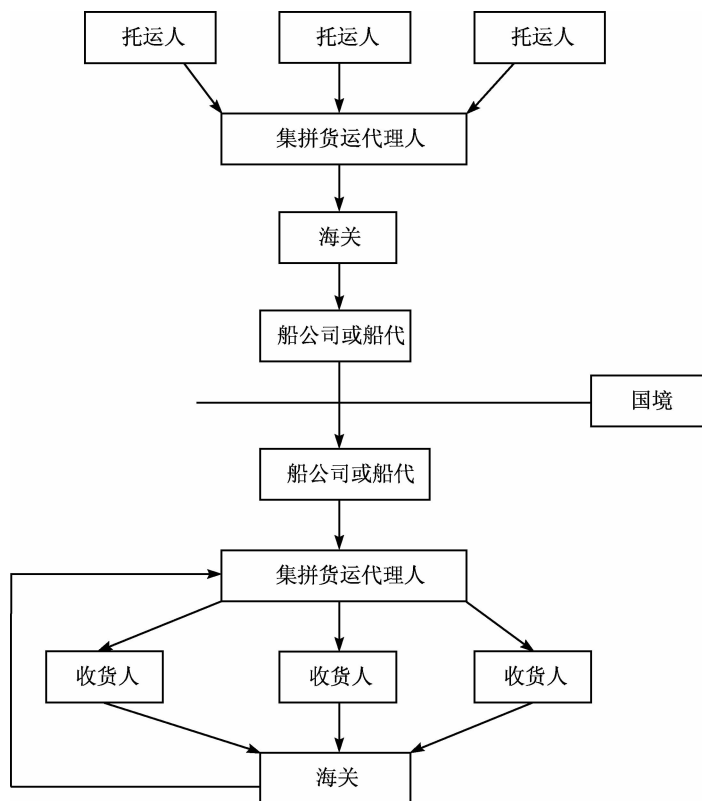


图 3-5 集装箱拼箱货出口货运代理业务流程

(四) 集装箱拼箱货进口货程序

集装箱拼箱进口货物按照交货人的不同分为两种情况:一种情况是由船公司负责拆箱交货,另一种情况是由有拼箱分拨权的货运代理负责拆箱交货。两者的共同之处在于:货物在交付前均须处于海关监管下,即存放在海关监管仓库或监管港区内。集装箱拼箱货进口货运的具体流程包括如下几项:

1. 卸船拆箱

载运集装箱的船舶到港后,由船代根据积载舱单数据向海关进行货物进港的申报。船公司以 LCL 交付方式交货的集装箱则转入港区监管仓库或船公司的海关监管仓库拆箱仓储。经海关核准具备拼箱分拨权的货运代理,先向海关办理整箱放箱手续,同时根据整箱内所装货物的明细制作分拨舱单,向海关发送分拨舱单信息以供验放核对之用,货物则转入海

关监管仓库拆箱仓储。

2. 理货及到货通知

船代或有分拨权的货运代理在货物入库拆箱后,根据舱单内容对货物进行清点、整理、分类、仓储,同时向提单上显示的收货人、通知人发到货通知。货主或其委托的货运代理凭背书后的提单向船代或有分拨权的货运代理缴清运杂费后换取提货单。提货单须有船代或有分拨权的货运代理的放货章方为有效。

3. 报关报检

货主或其委托的货运代理,携提货单和其他海关规定的报关资料向海关申请验货。有检验检疫要求的货物,须在报关申报前办理检验检疫手续。

非口岸地货物的检验手续由客户自行到货物目的地申请当地检验机构办理的,则接受进口报关报检委托的货运代理有义务提醒货主及时办理检验手续,以免招致相关职能部门的处罚而产生委托代理纠纷。

4. 提货转运

货主或其委托的货运代理在海关验放后,携盖有海关放行章及其他相关单位放行章的提货单,到港区监管仓库、船公司监管仓库或有分拨权的货运代理监管仓库中提货。若货主有委托代转运要求的,则货运代理还须负责将货物转运到货主的指定地点交付货物。

5. 转关运输

进口货物涉及转关运输必须具备若干条件:货主所在地设有海关机构;向海关校验的进境运输单据上列明到达目的地为非首达口岸,须转关运输;运输工具和货物符合海关监管要求;转关运输的单位须经海关核准;等等。货运代理在接受货主委托办理转关运输时,需明确海关的相关规定,对涉及的报关注意事项、转关关封等文件的管理和移交,以及转关运输工具及运输单位的选择等事务必须谨慎办理。

五、班轮运价与运费

(一) 班轮运价的构成

班轮运价是班轮公司向货主收取的运费价格。它由航运成本和利润两部分组成。航运成本包括固定成本和可变成本两部分。其中,固定成本包括船员工资、津贴、伙食费、奖金、船舶折旧、修理费、物料费、保险费、公司管理分摊、利息及其他费用等;可变成本包括燃料费、港口费(装卸、港务、停泊、移泊等费用)、货物费(装卸费、加班费、待时费、特殊货物装卸附加费、垫料费、捆扎费、理货费等)、税金、代理费和佣金等。

班轮公司制定运价时,除根据上述成本费用外,还要考虑以下几个主要因素:

- (1) 货物价值和商品特性。
- (2) 运量大小和港口装卸效率的快慢。
- (3) 航程的远近。
- (4) 航运市场的供求变化和同业竞争的程度。

然后再按照不同商品的不同价值、性质、积载系数和不同运距定出运价表公之于众,作为承运人收取运费和托运人估算运费的依据。

（二）运价表

运价表又称运价本和费率本。它不仅包括商品、单位费率、计费标准、收费的币别、计算运费和附加费的方法,还包括适用范围、基本港口、港口规则、船货双方的责任和权利,以及直航、转船、回运、选择或变更卸货港口的方法等内容。世界上经营班轮的轮船公司不计其数,各家都有其运价表,因而运价表的种类繁多,但归纳起来分为以下几种:

1. 按照运价表制定人不同划分

(1) 公会运价表。这种运价表是垄断性的,是由班轮公会制定供其会员使用,运价较高。各会员无权单独自行调整或修改,其承运条件对船方有利。

(2) 班轮公司自定运价表。它由经营班轮的轮船公司自定,并可自行调整、变更。货方虽可提出意见或要求,但解释权、决定权仍在轮船公司。

(3) 双边运价表。它由船货双方共同制定、共同遵守,运价调整、变更亦须经双方商定,任何一方无权擅自改变。

(4) 货方运价表。它由货方制定,船方接受使用。制定运价表的货方必须拥有大量货物并能常年稳定供货,其运价水平也应合理,以能为船方接受为度。

(5) 协议运价表。它是班轮公会在现代航运竞争中进一步发展的产物。1974年以来,行驶于美国航线上的一些班轮公司签订了运价协议。根据该协议制定的统一运价,参加签订协议的每一家班轮公司都应共同遵守;但他们又都可以保留单独行动的权利,可以修改同意过的运价,不过要在修改生效前通知其他成员。

2. 按照运价表的结构不同划分

(1) 等级运价表。它是将表列的全部商品分为若干等级,每一等级有一基本费率。一般分为20个等级,第一级商品的运费最低,第二级商品的运费最高。

(2) 单项费率运价表。单项费率运价表即商品费率表,是将每一商品及其基本费率逐个开列,只要查到商品名称即可知道该商品的费率,使用比较方便。



资料卡

我国使用的运价表

我国使用的运价表种类繁多,常见的有以下几种,分别是:

(1) 中国远洋货物运价表。它由我国租船公司代表货方同中远公司共同商定并以交通部的名义颁布执行,现为6号表,按美元收取运费,在结构上是等级运价表。

(2) 中国外贸运输总公司运价表。它是由中国外运总公司根据公平合理的原则代表货方制定的运价表,现为3号表,按港币收取运费。外国班轮装运中方货物时也有按此表收费的。

(3) 华夏公司3、4号表。适用于国外班轮公司承运美国的货物,按美元计收,属于商品费率本,3号本去美国东岸用,4号本去美国西岸用。

(4) 合营班轮有的使用我国6号表,也有的使用其自定的运价表,如“中波”。外资班轮也有使用其自定运价表的,如日本的“东方”、德国的“瑞克麦斯”等。

（三）班轮运费的计收标准

不同商品有不同的计收标准,主要有以下几种:

(1) 按重量吨(weight ton)计收。按此法计算的基本运费等于计重货物的运费吨乘以运费率。计重货物是指按货物的毛重计算运费的货物,在运价表中用 W 标记。它的计量单位为重量吨,如吨(metric ton)、长吨(long ton)和短吨(short ton)等。按照国际惯例,计重货物是指每吨的体积小于 1.132 8 立方米(40 立方英尺)的货物,而我国远洋运输运价表则将每吨的体积小于 1 立方米的货物定为计重货物。

(2) 按尺码吨(measurement ton)计收。按此法计算的基本运费等于容积货物的运费吨乘以运费率。容积货物是指按货物的体积计算运费的货物,在运价表中以 M 表示,它的计量单位为容积或尺码吨。按照国际惯例,容积货物是指每吨的体积大于 1.132 8 立方米(40 立方英尺)的货物,而我国的远洋运输运价表则将每吨的体积大于 1 立方米的货物定为容积货物。某些国家对木材等容积货物按板尺和霍普斯尺作为计量单位,它们之间的换算关系是:

1 立方英尺=12 board foot(板尺)=0.785 Hoppus foot(霍普斯尺)

1 立方米=35.314 8 立方英尺。

(3) 按货物的价格计算。按此法计算的基本运费等于货物的离岸价格(FOB)乘以从价费率。货物的离岸价格是指装运港船上交货的价格。贸易双方按此价格条件成交之后,卖方应承担货物装上船之前的一切费用,买方则承担运费及保险费等在内的货物装上船以后的一切费用。而从价费率常以百分比表示,一般为 1%~5%。对按从价法计算基本运费的货物,在运价表中用 Ad. Val 表示。

但是,贸易双方在谈判中除按离岸价格成交外,通常还有按到岸价格条件 CIF 或按离岸加运费价格条件 CFR 成交的。如按后两种价格条件成交且托运人只能提供 CIF 或 CFR 时,则应先将它们换算成 FOB,即 $FOB = CFR - \text{运费} = CIF - \text{保险费} - \text{运费}$ 。

(4) 按重量吨或按尺码吨或按货物的价格计收,即从上述三种计算运费的方法中选择一种收费最高的计算方法计算运费。此法适用于货物属于计重货物、容积货物难以识别,或货物的价值变化不定的货物。在运价表中,对按选择法计算的货物常以 W/M or Ad. Val 表示。

(5) 按货物的毛重和体积计算运费,并选择其中的运费较高者,再加上该种货物的从价运费。此类货物在运价表中用 W/M plus Ad. Val 表示。

(6) 按货物的件数(per unit/per head)计收。这是一种以货物的实体件数或个数为单位计算运费的方法,适用于既是非贵重物品,又无须测量重量和体积的货物。例如,活牲畜按每头计收,车辆按每辆计收等。

(7) 按议价(open rate)计收。这是指按承运人和托运人双方临时议定的费率计算运费。此类货物通常是低价的货物或特大型的机器等。在运价表中此类货物以 Open 表示。

(8) 按起码运费(mini rate)计收。凡不足 1 运费吨(1 重量吨或 1 尺码吨的统称)的货物,无论该货物属于几级货,均按该航线上的一级货收取运费,称为起码运费。按起码运费收费时所签发的提单称起码提单,在运价表中一般都表示所到港口的起码提单的运费数额,所以无须另行计算。

(四) 附加费

附加费(additional charge)是指班轮公司除收取运价表中规定的基本运费之外,为了弥补损失而规定的各种额外加收的费用,主要包括以下几种:

(1) 超重附加费(heavy lift add)。一件货物毛重超过运价表中规定的重量即为超重货。但各船公司对每件货物的重量限额规定不一,有的为 2.5 吨,有的为 3 吨,有的为 5 吨,有的为 8 吨。我国的轮船公司规定每件货物不得超过 5 吨,如超过限额,则每吨加收一定的超重附加费。

(2) 超长附加费(long length add)。一件货物的长度超过运价表中规定的长度即为超长货。长度限额一般规定为 9 米,如超过则每米加收一定的超长附加费。

如果一件货物既超重又超长,则按高者计收。如需转船,则每转一次,加收一次超重或超长附加费。这类货物在托运时,如有条件最好能拆装,将一大件拆装为几小件便可节省运费;若不能拆装,应在托运时在托运单上注明货物的重量或尺码以及其他应注意的事项,以便承运人在装卸时加以注意,以防造成货损。

(3) 转船附加费(transshipment surcharge)。凡运往非基本港的货物,需转船运往目的港,船方收取的附加费为转船附加费,其中包括转船费和二程运费。但有的轮船公司不收转船附加费,而分别另收中转费和二程运费,连同一程运费称做“三道价”。

(4) 燃油附加费(bunker surcharge or bunker adjustment factor,BAF)。在燃油价格上涨时,轮船公司便按基本运价的一定百分比或按每一运费吨加收附加费,此即为燃油附加费。

(5) 直航附加费(direct additional)。直航附加费是当运往非基本港的货物达到一定的货量,船公司可安排直航该港而不转船时所加收的附加费。

(6) 港口附加费(port additional or port surcharge)。港口附加费是由于有些港口设备条件差或装卸效率低以及其他原因,船公司加收的附加费,一般按基本运价的百分比收取。

(7) 港口拥挤附加费(port congestion surcharge)。船公司由于有些港口拥挤,船舶停泊时间增加而加收的附加费为港口拥挤附加费。通常此项费用较大,遇有这种费用,卖方应设法由买方负担。

(8) 选港附加费(optional surcharge)。选港附加费是货主托运时尚不能确定具体卸港地点,要求在预先提出的两个或两个以上港口中选择其中的一港卸货,船方加收的附加费。

(9) 变更卸货港附加费(alteration charge)。变更卸货港附加费是货主要求改变货物原来规定的卸货港,在有关当局(如海关)准许、船方又同意的情况下船公司所加收的附加费。

(10) 绕航附加费(deviation surcharge)。绕航附加费是由于正常航道受阻不能通行,船舶必须绕道才能将货物运至目的港时,船方所加收的附加费。

(11) 货币贬值附加费(devaluation surcharge or currency adjustment factor,CAF)。货币贬值附加费是在货币贬值时,船方为使实际收入不致减少,按基本运价的一定百分比加收的附加费。

除上述各种附加费外,还有一些附加费须由船货双方临时议定,如洗舱费、熏蒸费、破冰费、加温费等。

由此可见,基本运费的计收标准不一,附加费又名目繁多且时有变动,因此,在对外报价和计算运费时应仔细测算,以防漏计或错算造成不应有的经济损失。

(五) 班轮运费的计算

由于班轮运价表结构不同,运费的计算方法也不同。在单项费率运价表里只要找到商品列名,也就找到了运价和计算标准,再加有关的附加费即可求得该批商品的总运价。等级

运价表的计算程序较为复杂,应先根据商品的英文名称,从商品列名栏内查明商品的等级和计收标准;然后根据该商品的等级和计收标准从航线港口划分栏内查出基本费率,再查明该商品有无附加费用。如有,各为哪些附加费;最后根据基本费率和附加费求出该商品的总运费。

在没有任何附加费的情况下,其计算公式为:

$$F=f \times Q$$

式中, F ——总运费;

f ——基本运费率;

Q ——货运量。

在有各种附加费,而且附加费按基本费率的百分比收取的情况下,其计算公式为:

$$F=fQ(1+S_1+S_2+\cdots+S_n)$$

式中, S_1, \dots, S_n 为各项附加费的百分比。

在各项附加费按绝对数收取的情况下,其计算公式为:

$$F=fQ+S_1+S_2+\cdots+S_n$$

本章小结

本章主要介绍了国际上班轮货运实务,主要包括以下内容:

第一节介绍了国际海上货运基础知识,其中包括国际海上货运的特点、国际海运船舶营运方式、班轮运输与不定期船运输的基本特征比较、海上货运船舶的分类(按货轮的功能或船型划分和按货轮的载重量划分)。

第二节详细介绍了集装箱班轮货物运输,对集装箱班轮运输的特点、发展历史进行了概述,并介绍了集装箱及其标准化(包含集装箱的定义、标准、种类等内容)、集装箱的装载与交接方式;在集装箱班轮货运程序中对集装箱整箱、拼箱的进出口货运程序分别进行了介绍,对班轮运价与运费的具体计算标准与方法进行了说明。

复习思考题

1. 简述海上货物运输的特点。
2. 试比较班轮运输与不定期船运输的区别。
3. 集装箱交接方式有哪几种?
4. 简述集装箱整箱货进出口货运流程。
5. 简述集装箱拼箱货进出口货运流程。

案例分析

留置集装箱货损索赔案

B公司承办天津黄埔 A公司由黄埔运往天津、营口、大连等港口的海上货物运输业务,运输的货物为瓷砖。A公司前期尚能按期支付运费,但后来开始拖欠 B公司运费。自 1999

年3月至5月,A公司累计拖欠B公司运费200多万元人民币,经多次催收,A公司以种种借口拒付。

1999年7月,B公司将A公司告上法院。为使托运人A公司结清运费,B公司当时还通知自己在天津的代理C公司留置了13英尺×20英尺瓷砖柜货物。因此,提单收货人刘某诉至法院要求放货。经二审判决,认定B公司非法留置货物,应予以放货。B公司凭判决书通知C公司放货,C公司又以堆存费等未结清为由未及时放货。后经法院强制执行及B公司支付了费用后,C公司才最终放货。但是当刘某最终来提货时,发现货物已被拆箱散放,并发现严重货损(据货主电话反映是野蛮拆箱所致)。刘某称货物已无商业价值,要求赔偿95万元,并诉至广州海事法院。

B公司应诉时提出了破损率的异议。2001年7月,由广州海事法院委托天津商检局,双方派出代表对货物重新做检验,确定破损率。最终核定破损率为20%。刘某意识到就破损率请求赔偿将不能得到全额赔偿,遂于2001年9月增加诉讼请求,增加了市场变卖损失的赔偿请求。这一诉讼请求为广州海事法院所接受,并形成对B公司极为不利的局面。

由于C公司的擅自拆箱,造成了对B公司极为不利的局面;B公司在和律师分析案情后,权衡利弊,为了减少进一步的损失,决定与原告调解。经广州海事法院主持调解,双方自愿达成向原告赔偿货物损失40万元的协议。

讨论题

1. 在提单运费预付的情况下,收货人不是发货人,运费未支付,船公司或货运代理公司能否因运费未付而扣货?为什么?
2. 因此而造成的货损,船公司要不要承担赔偿责任?

实训设计

国际海运货物出口托运手续设计

【实训目标】

- (1) 熟悉国际海上货物运输业务流程。
- (2) 能够正确处理国际海上货物运输业务问题。
- (3) 根据企业实际情况设计合适的货物海运程序。

【实训内容】

汕头市华容贸易公司向意大利海运出口一批服装,货装一个标准集装箱,通过汕头市环球运输公司代理运输业务。请模拟设计全套托运手续。

【实训要求】

- (1) 能根据实训目标和内容,确定全套托运手续。
- (2) 能够填制全套的运输单据。

【成果与检验】

每位同学的成绩根据所设计出的全套托运手续的合理性判定。