

国际贸易知识：认识合同中的装运条款

| | |
|------|------------------------------------|
| 产品名称 | 国际贸易知识：认识合同中的装运条款 |
| 公司名称 | 深圳市红三羊供应链有限公司 |
| 价格 | .00/件 |
| 规格参数 | |
| 公司地址 | 深圳市罗湖区南湖街道东门南路1006号文锦渡口岸综合报关大楼628E |
| 联系电话 | 0755-25108873 18807550903 |

产品详情

在国际贸易中，存在着“交货”(delivery)和“装运”(shipment)两种不同的用语，因此，也就有“交货时间”(time of delivery)和“装运时间”(time of shipment)两种不同的提法。

但是，在使用FOB、CIF、CFR以及FCA、CIP、CPT六种装运术语达成的交易中，卖方在装运港或装运地将经出口清关的货物装到船上或者交付给承运人以运交买方就算完成了交货义务。因此，在采用上述六种术语订立合同的情况下，“交货”和“装运”在一定意义上是一致的，在实际业务中，人们往往把它们当作同义词来使用。国际商会《跟单信用证统一惯例》的历次版本都对“装运日期”(date for shipment)做出了具体规定，例如该惯例的最新版本国际商会第600号出版物(UCP 600)第19条ii款规定：“运输单据的签发日期将被视为发运(dispatch)，接受监管(taking in charge)或装船(shipped on board)日期，以及装运日期(date of shipment)。

在《国际贸易术语解释通则》中，“交货”一词是用于表示，货物灭失或损坏的风险自卖方转移至买方的时间和地点。因此在实际业务中，在采用FOB、CFR、CIF、FCA、CPT和CIP术语订立的买卖合同中规定卖方应于何时、何地交货时，以使用“装运时间”“装运地点”较为相宜。至于DPU、DAP和DDP术语，这些术语属于“到货合同”，卖方必须于目的地实际交货，因此，“装运”和“交货”的概念完全不同，不能相互替代使用。

合同中的装运条款通常包括装运时间、装运港和目的港，以及是否允许分批、转船等内容。

1、装运时间

装运时间又称装运期或交货时间、交货期，是指卖方履行交货的时间，它是合同中的一项重要条款。

(1) 装运时间的规定方法

国际贸易合同中，对装运期的规定方法一般有以下两种。

1) 明确规定具体装运时间。这种规定的方法可以是在合同中订明某年某月装或某年跨月装, 或某年某季度装, 或跨年跨月装等。但装运时间一般不确定在某一个日期上, 而只是确定在某一段时间内。这种规定方法, 期限具体, 含义明确, 双方不至于因在交货时间的理解和解释上产生分歧, 因此, 在合同中采用较普遍。

样1:

2021年3月装

Shipment during March 2021

样2:

2022年2/3月装

Shipment during Feb./Mar. 2022

样3:

2021年7月底或以前装运

Shipment at or before the end of July 2021

样4:

不晚于2021年7月底装运

Shipment not later than the end of July 2021

2) 规定在收到信用证后若干天或若干月内装运, 同时规定信用证开抵卖方的时间。在一些外汇管制较严的国家或地区, 或实行进口许可证或进口配额的国家, 合同签订后, 买方因申请不到进口许可证或其国家不批准外汇, 迟迟不开信用证。卖方为避免因买方不开证、迟开证带来的损失, 即可采用这种方法来约束买方。

样5:

收到信用证后30天内装运, 买方必须最迟于6月15日之前将有关信用证开抵卖方。

Shipment within 30 days after receipt of L/C. The Buyer must open the relative L/C to reach the Seller before June 15th.

对于装运时间, 有时也采用笼统规定, 如迅速装运(prompt shipment)、立即装运(immediate shipment)、尽快装运(shipment as soon as possible)。对于这些笼统规定, 在各国、各地区、各行业中并无统一的解释, 按国际商会《跟单信用证统一惯例》(UCP 600)第三条的规定, 如信用证采用这类术语, “银行将不予置理”。因此, 为避免误解而引起纠纷, 除买卖双方对这类术语有一致的理解外, 在合同中尽量避免使用这类术语。

(2) 规定装运时间应注意的问题

1) 应该考虑货源和船源的实际情况，使船货衔接。如对货源心中无数，盲目成交，就有可能出现到时交不了货，形成有船无货的情况，无法按时履约。在按CIF和CFR条件出口和FOB条件进口时，还应考虑船源的情况。如船源无把握而盲目成交，或没留出安排舱位的合理时间，规定在成交的当月交货或装运，则可能出现到时租不到船或订不到舱位而出现有货无船的情况。或要经过多次转船，造成多付运费，甚至倒贴运费的情况。

2) 对装运期限的规定应适度。应视不同商品租船订舱的实际情况而定，装运期过短，势必给船货安排带来困难，过长也不合适，特别是采用收到信用证后若干天内装运的条件下，会造成买方挤压资金、影响资金周转，从而反过来影响卖方的售价。

3) 要根据不同货物和不同市场需求，规定交货期。如无妥善装载工具和设备，易腐烂、易潮、易融化货物一般不宜在夏季、雨季装运。

2、装运港和目的港

装运港(port of shipment)又称装货港，是指货物起始装运的港口。目的港(port of destination)，又称卸货港，是指货物最终卸下的港口。

(1) 装运港和目的港的规定方法

1) 在一般情况下，装运港和目的港分别规定各为一个。

样1：装运港：大连

目的港：鹿特丹

Port of Shipment: Dalian

Port of Destination: Rotterdam

2) 有时按实际业务的需要，也可分别规定两个或两个以上的装运港或目的港。

样2：

装运港：大连/天津/上海

目的港：伦敦/利物浦/曼彻斯特

Port of Shipment : Dalian/Tianjin/Shanghai

Port of Destination: London/Liverpool/Manchester

3) 笼统规定某一航区为装运港或目的港。

样3：

目的港：欧洲主要港口

Port of Destination: European Main Port, E.M.P

样4：

目的港：非洲主要港口

Port of Destination: African Main Port, A.M.P

在磋商交易时，如明确规定装运港或目的港有困难，可以采用规定选择港办法。

样5：

CIF伦敦 / 汉堡 / 鹿特丹

CIF London/ Hamburg/ Rotterdam

4) 采用选择港(optional ports)。有的客商在磋商时，尚未找到合适的买主，未能确定最后的卸货地，为了取得更多的选择时间，或为了便于进行“路货”(cargo afloat)交易，有时候要求采用选择港。即允许收货人在预先提出的两个或两个以上的卸货港中，在货轮驶抵第一个备选港口前，按船公司规定的时间，将最后确定的卸货港通知船公司或其代理人，船方负责按通知的卸货港卸货。

样6：

CIF伦敦/汉堡/鹿特丹，任选

CIF London/Hamburg/Rotterdam optional

样7：

CIF伦敦，任选汉堡/鹿特丹，选港附加费由买方负担

CIF London, optional Hamburg/Rotterdam. Optional additional for buyer's account

按一般航运惯例，如果货方未在规定时间内将选定的卸货港通知船方，船方有权在任何一个备选港口卸货。我方在接受国外客户的选择港要求时，需要注意买卖合同中规定“选择港”的数目一般不超过三个；备选港口必须在同一条班轮航线上，而且是班轮公司的船只都停靠的港口；在核定价格和计算运费时，应按备选港口中最高的费率加上选港附加费计算。

(2) 确定国外装运港(地)和目的港(地)的注意事项

1) 要根据我国对外政策的需要来考虑，不应选择政府不允许往来的港口为装卸港。

2) 对国外装卸港的规定应力求具体明确。在磋商交易时，对外商笼统地提出以“欧洲主要港口”或“非洲主要港口”为装运或目的港时，不宜轻易接受。因为国际上对此无统一解释，且各港距离远近不一，条件各异，基本运费和附加运费相差很大。

3) 不能接受内陆城市为装卸港。因为接受这一条件，我方要承担从港口到内陆城市的运费和风险。

4) 必须注意装卸港口的具体条件，如有无直达班轮，港口装卸条件及运费和附加费水平等。如租船运输

时，还应进一步考虑码头泊位的深度，有无冰封期、冰封具体时间以及对船舶国籍有无限制等港口制度。

5) 应注意国外港口有无重名。世界各国港口重名很多，例如，维多利亚港世界上有12个之多，波特兰、波士顿、的黎波里等也有数个。为防止差错和引起纠纷，应在合同中订明港口所在的国家或地区。

(3) 确定国内装运港和目的港时应注意的问题

1) 在出口业务中，规定装运港时，一般以接近货源地的港口为宜，以方便运输和节省运费。对统一对外成交而分口岸交货的某些货物，由于在成交时还不能最后确定装运港，可以规定为“中国口岸”或两个以上具体港口为装运港，这样较灵活主动。按FOB术语成交的合同，应考虑对方来船大小与我港口水深，以免船进不了港，引起争议。

2) 在进口业务中，规定目的港时，一般应选择接近用货单位或消费地区的港口。但根据我国目前港口条件，为避免港口到船集中造成卸货困难，目的港有时也可规定为“中国口岸”并规定“买方应在装运期前××天内将港口名称通知卖方”。

3、分批装运和转运

1) 分批装运

分批装运(partial shipment)，又称分期装运(shipment by installments)，是指一个合同项下的货物分若干批或若干期装运。在大宗货物或成交数量较大的交易中，买卖双方根据交货数量、运输条件和市场销售等因素，可在合同中规定分批装运条款。例如：

样1：

分批装运： 允许/ 不允许

Partial Shipment： allowed / not allowed

合同中若规定允许，则托运人有最大任意权，可选择不分批，也可选择分若干批次装运。合同中若规定不允许，则托运人只能不分批，一次装运。

样2：

1/2/3月分三批每月平均装运

during Jan/Feb/Mar in three equal monthly shipments

对每批次装运的时间、数量做了严格规定，托运人必须按照合同规定履行装运义务。

一个合同能否分批装运，应视合同中是否规定允许分批装运而定。如合同中未明确规定允许分批，按外国合同法，不等于允许分批。

2) 转运

转运(transhipment)是指从装运港或装运地至卸货港或卸货地的货运过程中进行转装或重装，包括从一运输工具移至同类方式的运输工具或船只，或由一种运输方式转为另一种运输方式的行为。

样3：

装运： 允许/ 不允许

Transhipment： allowed/ not allowed

一般来说，转运对卖方而言比较主动，但要增加费用开支。《跟单信用证统一惯例》(UCP 600)规定，除非信用证另有规定，银行将接受转运的单据。为了明确责任和便于安排装运，买卖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，应在买卖合同中订明。

4、装运通知

装运通知(declaration of shipment)是装运条款的一项重要内容。买卖双方按CFR或CPT条件成交时，卖方交货后，及时向买方发出装运通知，具有更为重要的意义。

在实际业务中，装运通知可以是一张没有基本格式的通知函，也可以是一张具有范式的通知函。无论是哪种装船通知，都可以作为进口方用来在预约保险格式中投保的保险通知函(insurance declaration)，保险公司收到该通知后即对该批进口货物自动承保。