

《国际贸易理论与实务》课程

第七章

租船订舱



本章学习内容 Learning content



01

国际货物海洋运输概述

02

海运提单

03

其他国际货物运输方式

04

合同中的装运条款

4

合同中的装运条款

1

装运时间

- 装运时间又称装运期（time of shipment），是卖方完成货物装运的期限，装运期与交货期是不同概念

在象征性交货条件下（如 FOB/CIF/CFR），两者的意思是一致的，这是因为卖方完成货物装运即完成了交货义务。

在实际交货条件下（如 DAP/DPU/DDP），装运期是指货物的装运时间，交货期是指货物到达目的地交货的时间。

1. 装运时间的规定方法

(1) 规定在某月或跨月装运。

- Shipment during March 2020.

(2) 规定在某月底或某日前装运

- Shipment at or before the end of May, 2020.
- Shipment not later than Sep. 15th, 2020.

(3) 规定在收到信用证后一定期限内装运

- Shipment within 45 days after receipt of L/C. The buyer must open the relevant L/C to reach seller not later than June 15th, 2020.

(4) 近期装运术语

讨论：装运时间的规定是否合适？

- 深圳某机械进出口公司向阿根廷出口一批农具，采用 CIP 术语成交，由中方安排运输，中方货源要在 4 月初才能备齐，于是业务员在合同将装运条款订为 “shipment on or before 15th April”。后经查询，深圳至南美的航班每月只有一班，离港时间是每月 30 日。试问合同中关于装运时间的规定是否妥当？为什么？

2. 规定装运时间应该注意的问题

- 1 应考虑货源和船源的实际情况
- 2 市场情况
- 3 应考虑开证日期的规定是否明确合理

2

装运港（地）和目的港（地）

装运港（ port of shipment/loading ）是指货物起始装运的港口；

目的港（ port of destination/ discharge ）是指最终卸货的港口

1. 装运港和目的港的规定方法

(1) 在一般情况下, 只规定一个装运港和一个目的港, 并列明港口名称
Port of shipment: Shanghai / Port of destination: London

(2) 在大宗交易的情况下, 有时需要规定两个或两个以上的装运港或目的港, 并分别列明港口名称。

Port of shipment: Qingdao and Shanghai
Port of destination: London and Liverpool

(3) 在磋商交易时, 如明确规定一个或几个装卸港有困难, 可以采用选择港 (Optional Ports) 办法
CIF London/Hamburg/Rotterdam optional.

(4) 笼统规定某一航区为装运港或目的港
Port of shipment: China ports / Port of destination: U.K. ports

2. 规定国外装运港和目的港应注意的问题

- (1) 力求具体明确
- (2) 合理使用“选择港”
- (3) 注意装卸港口的具体条件
- (4) 注意港口有无重名

3. 规定国内装运港和目的港应注意的问题

就近原则

分批装运、转运的 含义

分批装运（partial shipment）：是指一个合同项下的货物在成交数量较大时先后分若干批或若干期装运。

转船或转运（transshipment）：是指货物自装运港运至目的港的过程中，从一运输工具转移到另一运输工具上，或是由一种运输方式转为另一种运输方式的行为。

1. 合同中分批装运和转运条款

(1) 规定允许分批装运和转运。

Partial shipment and transshipment to be allowed.

(2) 规定不允许分批装运和转运。

Partial shipment and transshipment not to be allowed.

(3) 既规定允许分批装运，又规定分批的具体时间、批次及数量。

Shipment during July / Oct. in four equal monthly lots

2. 分批装运和转运，《UCP600》的有关规定

1. 《UCP600》第31条a款规定：允许部分支款或部分发运。
2. 第31条b款规定：①表明使用同一运输工具并经由同次航程运输的数套运输单据在同一次提交时，只要显示相同目的地，即使运输单据上表明的发运日期不同或装货港、接管地或发运地点不同，将不视为分批装运。如果交单由数套运输单据构成，其中最晚的一个发运日将被视为发运日。②含有一套或数套运输单据的交单，如果表明在同一种运输方式下经由数件运输工具运输，即使运输工具在同一天出发运往同一目的地，仍将被视为分批装运。
3. 如信用证规定在指定的时间段内分期支款或分期发运，任何一期未按信用证规定期限支取或发运时，信用证对该期及以后各期均告失效。

案例讨论 1：

- 我国某公司与法国 B 公司订立了一份出口 600 吨冻品的合同，规定交货本年 4-9 月每月平均 100 吨，即期信用证支付，来证规定货物装运前由出口口岸商品检验机构出具船边测温证书作为议付不可缺少的单据之。4-6 月交货正常，并顺利结汇，7 月因船期延误，拖延至 8 月 5 日才实际装运出口，海运提单倒签为 7 月 31 日，但送银行议付的船边测温证书中填写的船边测温日期为 8 月 5 日。8 月 7 日出口方在同船又装运 100 吨，开证行收到单据后来电表示对这两批货物拒付货款。试分析我方有何失误？开证行拒付有何依据？

案例讨论 2 :

- 某国际贸易公司对国外 C 公司出口 500 吨花生。买方申请开来的信用证规定：“分 5 个月装运：3 月 80 吨，4 月 120 吨，5 月 140 吨，6 月 110 吨，7 月 50 吨。每月不允许分批运，装运从中国港口至伦敦港口。”该国际贸易公司接到信用证后，根据信用证规定于 3 月 15 日在青岛港装运了 80 吨，4 月 20 日在青岛港装运了 120 吨，均顺利收回了货款。该国际贸易公司后因货源不足，5 月 20 日在青岛港只装运了 70.5 吨。经联系得知烟台某公司有一部分同样规格的货物，所以国际贸易公司要求“HULIN”轮再驶往烟台港继续装运其不足之数。当时船方考虑到船舱空载，所以同意在烟台港又装运了 64.1 吨。该国际贸易公司向银行提交了两套单据：一套是在青岛于 5 月 20 日签发的提单，其货量为 70.5 吨；另一套是在烟台于 5 月 28 日签发的提单，货量为 64.1 吨。但银行认为单据有两处不符点：① 在青岛和烟台分批装运货物；② 短量。
- 思考：银行所说的不符点是否成立？

4

装运通知

无论按哪种贸易术语成交，交易双方都要承担相互通知的义务。

(1) FOB 条件下，卖方应给予买方备妥货物的通知，买方订舱后应及时通知卖方船名、船舶到港受载时间。

(2) 货物装船后，卖方应立即将合同号、货物的品名、船名及装船日期等项内容，电告买方，以便准备接货。

(3) 按 FOB/CFR 条件成交，买方需购买保险，如卖方漏发或未及时发出装运通知，致使买方漏保或未及时投保，则卖方应负担买方因此而遭受的相关损失。



THANK YOU