

国际贸易纠纷处理 实例2000

GUOJI MAOYI JIUFEN CHULI
SHILI 2000

(上)

法律·经济大全
青苹果电子图书系列

国际贸易纠纷处理实例 2000

罗锐韧 主编

(上 卷)

国际贸易纠纷处理实例 2000

编 委 会

主 编	罗锐韧	卫南平			
副主编	苗 君 (常务)	陈冬鑫	郑春海	李乐苹	
	孟宪刚	沈京梅			
编 委	洪贵路	王 军	孙 进	何少冬	孙燕军
	孟庆亮	韩慧中	庞 俊	罗 辉	王建华
	罗泽生	霍育根	熊 辉	孙义为	徐佳宾
	王文潭	余继业	许建华	欧洪斌	李 军
	黄 岚	万 琳	董纪芦	谢朝纲	桂朝晖
	詹粤萍	薛崇岳	智连学	沈顺友	雷焕春
	郑 青	周锦泉	许朝林	韩慧光	刘 红
	陶 新	花 卉	欧红伟	金 宁	冷柏军
	徐进亮	唐宜红	曾立新		

前 言

在当今世界经济生活中，国际经济合作和贸易往来发生着深刻的变化。世界经济一体化和国际分工构架着全球范围的对外贸易格局，国际经济合作内容不断丰富，贸易方式更加灵活多样。历史的经验告诉世人：任何一个国家只有大力发展对外贸易，积极参加国际分工，参与世界市场竞争，才能振兴经济，增强国力，才能走上繁荣昌盛的道路”。

大胆吸收和借鉴世界各国包括发达的资本主义国家的一切反映现代化生产力和商品经济一般规律的经营方式和管理方法，结合我国由计划经济体制向社会主义市场经济体制过渡阶段运行机制的规则，走出一条建设有中国特色的社会主义经济发展道路，是历史和时代赋予我们的神圣使命，是使中华民族走向振兴、腾飞的必由之路。

西方有识之士曾经预言：“二十一世纪将是中国的世纪”。中国市场作为世界市场不可分割的一部分，将在未来的岁月中，越来越发挥着重要的作用。了解国际市场背景，谙熟全球经济发展走向，掌握国际经济交往惯例和规范，熟悉国际商贸的基本知识和操作技巧是非常重要的。

鉴于此目的，我们再次修订出版了这本《最新国际贸易实务指南5000例》。在编写本书过程中，我们力求做到以下三个特点：（一）求新。争取做到政策新、知识新、理论新、体例新。（二）全面。全书覆盖面广泛，内容囊括国际商贸活动的各个方面与环节。（三）实用。从实用角度出发，以问题为中心，有针对性地解答，在进行跨国经营时所遇到的各种问题。全书侧重于国际商贸活动的实际指导，操作性强。本书区别于其他相关书的最大特点是：本书将国际贸易实务内容穿插于几千个案例之中，操作性更加明显。

中国需要世界正像世界需要中国一样。让世界了解中国，让中国走向世界，是普天下炎黄子孙，拳拳志士的共识和心愿。我们在国家税总局进出口税收管

理司与对外经济贸易部计划财务司的大力支持与协助下，以及有关部门及国际贸易专业方面的专家、学者帮助下，编写了这本书，并希望它能够对我国社会主义经济体制改革对外开放的不断发展做出它应有的贡献。

谨以此书献给中国走向腾飞发展的新世纪！

《最新国际贸易实务指南 5000 例》编委会

目 录

第一章 国际贸易实务（一） 合同的磋商与签订

1. 国际货物买卖合同的签订有哪些程序？（2）
2. 买卖合同的成立应具备哪些要素？（2）
3. 国际商法关于合同的要约有哪些规定？（3）
4. 请举例说明什么是询盘（Inquiry）？什么是发盘（Offer）？（3）
5. 什么是要约？在国际贸易中的发盘行为是否属于要约行为？（4）
6. 什么是邀请要约？它同贸易中的虚盘是否是一回事？（4）
7. 如何区别实盘与虚盘？判断的主要依据是什么？（5）
8. 在国际贸易中，一项实盘的有效期是如何确定的？（5）
9. 《联合国国际货物销售合同公约》中的有效发盘与我国习惯上使用的实盘有何差别？
.....（6）
10. 一项实盘在什么情况下可以失效？（6）
11. 在国际贸易中，一项实盘在受盘人表示接受前，发盘人能否撤销？撤销与撤回有什么区别？（7）
12. 在签订交易合同时，对综合盘和复合盘的接受有何不同？（7）
13. 在贸易洽谈中，如果接受通知在接受期限的最后一天，而发盘人营业地点正是假日或非营业日因而未能送达发盘人时，请问：该项接受是否可以延期？（8）
14. 一项接受能否被撤回？（8）
15. 什么是对价？一项有效的对价在法律上有什么限制？（8）
16. 国际商法关于合同的承诺有哪些规定？（9）
17. 什么叫承诺？在国际贸易中的接受行为是否属于承诺行为？（10）
18. 如何表示接受？法律对此有何要求？（10）
19. 在国际贸易中如果遇到逾期接受怎么办？在什么情况下逾期接受仍然有效？
.....（10）
20. 我国进出口合同有哪些类型？（11）
21. 进出口合同的内容有哪些？（11）

22. 在签订合同时通常应注意哪些问题？ (12)
23. 什么是法律适用条款？如果在合同中未订立此条款有无其他原则可循？ (12)
24. 什么是无效合同、可撤销合同和不可强制合同？它们之间有何区别？ (12)
25. 在什么情况下构成非法合同或无效合同？ (13)
26. 欺诈行为和由于欺诈行为而进行的法律行为是否是一回事？ (13)
27. 如何区别国际贸易中使用的合同、协议和草约？ (14)
28. 为什么说 CIF 合同是特定类型的合同？它具有哪些特征？ (14)
29. 目的港交货合同 (DES contract) 与 CIF 合同有什么区别？ (16)
30. 国际商法关于出口合同的履行有哪些规定？ (17)
31. 国际商法关于进口合同的履行有哪些规定？ (18)
32. 什么是违约？违约人应负什么样的法律责任？ (18)
33. 如果发生合同不能履行情况，未履行的一方能否免除责任？ (19)
34. 什么是未受款卖方？作为未受款卖方在法律上可享受什么权利？ (20)
35. 什么是国际贸易中的留置权？ (20)
36. 什么是货物停运权？ (21)
37. 什么是货物的再售权？ (21)
38. 什么是合同的准据法？ (21)
39. 什么是法律冲突？在国际贸易中如何避免法律冲突？ (22)
40. 国际贸易合同所依据的法律是否可由贸易双方事前约定？如没有事前约定，按国际惯例应如何处理？ (22)
41. 对于买方的订单，卖方以 Printed Form (印刷表格) 接受时，若其中所载条款是订单中所没有的，这种方式是还盘还是接受？契约是否成立？ (23)
42. 如何印刷标准的报价单与销售确认书对出口方较有保障？ (23)
43. 请问 Quotation of Price 是否构成报价？对于 Quotation of Price，对方表示承诺时，合同是否成立？ (24)
44. 如买方要求港至港 (Pier to Pier) 的报价条件，其目的如何？ (24)
45. 出口商在形式装运单上写明 “ advise ship date ” (建议装运日期)，这对进口商有何不利？ (25)
46. 在进行国际贸易中，信用证和合同的签订应注意什么问题？ (25)
47. 通常在书信及电报中 “ 即速 ” 二字如何用英文表示？ (26)
48. 如由出口商自拟形式发票时，保险费、运费应如何预算？如与实际发票不符，应如

何解决？	(26)
49. 形式发票的性质如何？可否代替报价单？可否代替售货确认书？	(27)
50. 形式发票的格式内要不要列明有效期限？规定在发出形式发票后，因汇率、物价变动而引起价格变动时，由买方负担这些增加费用的条款是否妥当？	(28)
51. 什么叫预约合同？	(28)
52. “ as per sample submitted to you on Aug. 10 , 1991 ” , “ according to sample submitted to you on Aug. 10 , 1991 ” , “ conforming to sample submitted to you on Aug. 10 , 1991 ” , 这三句有什么区别？	(28)
53. 买卖双方所订的合同应具备何种条件才具备法律效力？	(29)
54. 外销货物，在出口企业与国外进口商签订合同时，应包含哪些主要项目？开来信用证时应注意哪些事项？尤其是如何注意避免在品质方面的索赔？	(29)
55. 以电传方式进行贸易磋商时，该电传是否构成买卖双方的一项契约？	(30)
56. 以承兑交单方式报价时如何报最好？是否可以以离岸价条件报价？	(31)
57. 在进口西药的情况下，订立契约及处理信用证时要注意哪些事项？	(31)
58. 为防止卖方违约，可否要求卖方提供履约保证金，并应如何办理？	(32)
59. 国内某公司打算外销一批货物，客户要求寄样。我方若免费寄样，担心遇到样品商人，若不寄样，又恐怕难以成交，请问应如何办理这种事？	(32)
60. 有些非洲国家，很轻易下定单，而且言明在样品收到后才肯开信用证。但这样使我方很容易被骗走样品，遇到这种情形如何处置？	(33)
61. 对等样品为不易描述的商品时，如何要求进口商（出口商）确认，以确保自己的利益？如对方具有恶意时，如何处置？	(33)
62. 《联合国国际货物销售合同公约》于1988年1月1日起正式生效，请问其适用范围和我国对其态度如何？	(33)
63. 除交易协定书（事先订立的）外，卖方的确认书算不算正式契约？万一原料价格波动，卖方不愿履行交货责任时，买方是否可以控告卖方？	(34)
64. 合同的效力问题：①除经双方往返签字外，是否须经公证人（如律师等）的签署？什么情况下需要？②合同的效力消失的情况有哪些？如对方未开信用证或信用证内容不符时，合同是否随之消失？	(35)
65. 国际货币汇率发生变化时，已收到汇款单或信用证，但在给对方的报价单上并未注明币值变动的损失归买方负担，此时应如何处理？	(35)
66. 国际汇率的变动对于买卖双方的影响，如调解无效，双方可否均以不可抗力为由而	

- 不负责任? (36)
67. 什么叫“交钥匙工程”? (37)
68. 贸易商手中握有国外订单,有多少种方式可与厂商达成交易?哪一种为较普遍采用?哪一种方式可保障贸易商的权益?哪一种方式对厂商较有保障? (37)
69. 在中南美洲普遍采用承兑交单、付款交单方式的条件下,我方应如何与之进行贸易?在交易时要注意些什么? (38)
70. 如对方要约中规定:“本要约的有效期为 10 天”,问应从何时算起? (39)
71. 某出口公司接到西欧某进口商带电发盘订购某项商品,并要求“速复”。该发盘送抵出口公司后因故当天未予答复,而迟后两天才给答复。此时适逢国外市价跌落,外商接我出口公司复电后,却来电声称我方出口公司答复迟延,交易不能达成,并认为“速复”即要求受盘人于二十四小时内答复,问这是否合理? (39)
72. 外商发来一复合盘向出口公司订购 A、B 两种货品,因为 A、B 两种货品分属出口公司的两个部门负责,甲科认为 A 商品的来盘可以接受即随即复电:“你××日来电接受”,后将发盘转至乙科室。乙科认为客户对 B 货品出价过低,于是还盘加价。但不久即接外商来电称:“你公司某日来电已表示接受,B 商品的合同已成立,不同意还盘。”以致双方出现争执,问应如何处理? (39)
73. 北京某外贸公司与美国某贸易商洽谈一项出口交易,我方打算向美出口某手工艺品,我方于星期一上午十时,以自动电传向美国纽约的贸易商发盘,公司原定价为每单位 500 美元 CIF 纽约价,但我方工作人员由于一时疏忽而误报为每单位 500 元人民币 CIF 纽约价,请问在下述三种情况下各应如何处理才较为妥当:①如果是在当天下午发现问题,应如何处理?②如在第二天上午九点发现,客户尚未接受,应如何处理?③如果在第二天上午九点发现,客户已接受,又应如何处理? (39)
74. 吉林某进口公司与美国化肥厂签订一项进口 50 吨化肥的合同,合同规定交货期为 4 月份,但到 4 月 20 日,我方接到外商来电称:“需要推迟交货 6 个月”,当时国内正值化肥短缺,农业部门急需化肥,我方坚决不同意迟延交货,后经多次交涉无效,我方便正式通知美方,如不按期交货,我方除撤销合同外并保留索赔权。请问,我方所采取的措施是否得当? (40)
75. 出口商 A 向进口商 B 以实盘报价 7000 吨的货品,而进口商 B 经过考虑后,向出口商 A 订 6000 吨的货品。出口商 A 拒绝接受,结果发生纠纷。请问:①此纠纷如何解决?②出口商应如何预防此种纠纷的发生?③进口商如何预防此种纠纷的发生?

- ④如果进口商 B 向出口商 A 订 8000 吨的货品，多出来的 1000 吨性质如何？ (41)
76. 以付款交单成交的货物，若 L/P（进口许可证）尚未申请，而到货后，买方拒领，这是否构成违约？ (41)
77. 贸易商与生产厂商签订了购买确认书并约定厂商应给该贸易商若干佣金时，该贸易公司性质是属于直接买主还是外国商人的代理人？ (42)
78. 某贸易商（以下简称卖方）与某工厂（以下简称买方）签订合同，规定卖方从某国进口小麦 5000 吨，以每吨 FOB 价 230 美元转售给买方。合同的签订日期是 88 年 11 月 9 日，在合同中有如下规定：“如果因小麦生产国政府的行政命令或法律行为，而导致无法履行本合同时，本合同无效。”装船期限为 89 年 2 月。卖方为了履行合同，又以同样的条件与某小麦生产国的一出口公司签订一份购买小麦的合同。但到了 11 月 12 日，该小麦出口国政府为了扩大专卖范围，将小麦列入其管制之内。结果尽管卖方（该贸易商）以每吨 230 美元订下了买卖合同，仍需按专卖价格每吨 290 美元买进小麦，于是卖方不履行合同。问卖方不履行合同有无道理？买方是否可以请求赔偿损失？ (42)
79. 某中间商在接到国外客户询价后即转请国内某工厂报价。收到报价后，即加上若干利润转向国外客户报价。20 天后，接到国外开来的信用证，于是该公司立即向工厂订货，并付出一定订金。哪知不久后工厂以缺乏原料为由，要求延迟交货期。请问，在此情况下，该中间商应怎么办？可否以工厂无法如期（依信用证规定）交货为由取消交易？ (43)
80. 对外报价单备考栏加一条：“本报价需由本公司最后确认才能生效”的条文，这在国际贸易上是否失礼？又客户未经我们确认就按报价单上的价目开出信用证，适逢价格变化或不能如期交货，无法接受，该公司要不要负法律责任？ (43)
81. 报价时以离岸价（FOB）发出报价单，对方要求我方以到岸价（CIF）重报，请问该 FOB 报价是否仍然有效？ (44)
82. 某公司外销一批钢筋共 400 吨到 A 国的 B 地，约定在今年 2 月底以前装运，由于到 B 地的船期不稳定，所以在销售确认书上加注：在约定期间内装船，但以能取得舱位为前提。国外进口商开来的信用证有效至 3 月 15 日，最后装船日期为 2 月 28 日。后因舱位紧张，在 2 月底以前仅装出 80 吨。由于信用证已过期，进口商便自动将信用证有效期延伸到 6 月 30 日，装船期延长至 6 月 15 日。请问：①买卖契

约是否于 2 月 28 日即失效？②2 月 28 日前无法将 400 吨全部运出时，对于未运出部分，出口商是否须负责？③进口商自动将信用证有效期及装船期延长，出口商有无在此展延期间内将剩余部分装船的义务？..... (44)

83. 某公司以成本加运费价 B 港口报价给甲公司，并说明若以成本加运费价 A 港口为条件，价格多 5%。但因难觅前往 A 港口的船只，故该公司在一个多月的洽谈中坚持以成本加运费 B 港口为交货条件，不料甲公司开出信用证以 A 港为目的地，与该公司发出的还盘不符，货物总价比成本加运费 B 港交货多 5% 外还多出 2300 美元。因其信用证及来往信件中均未提到此项金额，而该公司按当时运费激涨，计算买方开来的金额勉强够上成本加运费 A 港口，于是接下此项交易，并寄上销货确认书，注明 CFR A 港交货，对方未表示意见。但甲公司在装船后，根据该公司前一次电报中称成本加运费价 A 港口价格比成本加运费 B 港口多 5% 为理由，要求索回 2300 美元，请问在这张信用证及书信中均未说明，而双方又没有订立买卖合同的情况下，该公司应如何处理？

..... (45)

84. 卖方甲（工厂）在今年三月报价给贸易商乙，并转至新加坡客户丙确认接受，并且在卖方的报价单上签字，接着卖方甲正式将销售书送贸易商签字，不料在 4 月 5 日以普通邮件寄还的销售单丢失，而卖方也疏忽未催促贸易商退还销售单。事隔数月，至七月初卖方才发觉，但订的货价已猛涨至几倍，因而双方引起纠纷，请问：①本契约是否有效？②如卖方坚持本契约无效，而需要加价，是否合理？③客观分析，新加坡客户已签有确认接受的证明，只不过中间的贸易商手续欠缺，而将加价放在客户，于心不忍，如不加价，卖方将蒙受巨额损失，应如何解决？..... (46)
85. 形式发票的有效期限为 91 年 7 月 28 日，该公司又于 8 月 2 日通知客户该形式发票因汇率变动关系而作废，但客户于 9 月 9 日开来信用证，对此信用证，该公司有无装船义务？又该公司在接到对方 9 月 9 日所开出的信用证后，立即通知客户于 9 月底将差额货款汇来。结果迄今无消息，该信用证已到期，应如何处理？..... (47)
86. 依据《跟单信用证统一惯例》，银行所处理的是单据，而且信用证与交易合同是独立的两回事，但如买方在信用证上设法加上“质量依据销售合同（或样品）”，而把信用证和销售合同连在一起，这个条款的效力如何？如有效，是否破坏了信用证的独立性？如买方以质量与合同不符拒付时，议付银行有无责任？..... (48)
87. 买卖合同与信用证效力互为独立，设合同规定采购 A 产品 500 公斤，并应于 91 年 1 月 30 日以前开来信用证，2 月 15 日以前装船。买方于 1 月 28 日开来信用证，有

- 效期到 2 月 10 日，到期卖方无法装运，电请信用证延至 2 月 20 日。买方以电报同意。但卖方押汇（2 月 16 日）后为买方拒付，请问信用证与合同条件不符可否视为新要约？未能及时拒绝能否被视为默许？电报同意延期，可否视为合同的新要约、承诺或只能视为信用证—契约性—的新要约、承诺？根据信用证统一惯例，不可撤销信用证须经买方、卖方、银行同意才生效力，故此电报在民法上有无契约的效力？ (49)
88. 买方未接到卖方报价而直接开出信用证，卖方收到后未将信用证退回时，卖方是否要承担契约义务？ (49)
89. 卖方在接到买方的订单后认为其内容有某些地方不合意便自行更改，盖上更正章后签字寄回买方，日后由于更改部分发生纠纷，请问这种更改过的定单能否发生效力？ (50)
90. 某货物价格高涨，在去年底接到客户的信用证，其后经 2 - 3 次延长，请问信用证到后，可否将单价调整？ (50)
91. 以电报作了 20 余万码的布匹的交易，约定装船日期为 7 - 9 月，但信用证始终未开到，其间为了安全，买方先以试购方式订立 2 万码的合同，并已装船。卖方来电称订 20 万码余的品质依此 2 万码为标准，并多次要求买方确认，但买方却要求以卖方售给另一家类似货物的品质为准。请问卖方如不交前 20 余万码货物，是否构成违约？ (51)
92. 在投标确定后，接到买方合约的预发本，发现其中没有记载价格条款，卖方要求增列合同滑动条款，即要求因原料涨价，成品也应照此加价。因此，无法达成协议。在这种情况下，卖方是否有权拒绝交货？而买方主张不得加入滑动条款（价格调整）的理由，是根据“成交价是稳定的固定价格”，并且卖方在还价中没有提及这种要求；而卖方主张加入此条款的理由是根据标单中有一条款规定“单价应包括 \times 年 \times 月 \times 日原料涨价部分的加价”，即已知的原料加价不得再据以调整成品价，相反地对于未知原料加价应可再据此调整成品价格，因为那是卖方成本的增加，不应由卖方来承担该项加价，应该转嫁给买方。请问卖方因合约未签，是否可以拒绝交货？理由何在？（在未接到买方的合约副本以前已交大约 1/10 的货物。） (51)
93. 若某商品的产销涉及他国专利权的问题，在合同上已注明其风险由买方负责，这样

- 出口商可否完全免责？ (52)
94. 与外商技术合作生产商品时，订约时应注意的事项及合约内容应包括哪些？ (53)
95. 对于安装试车技术指导的合同，为解决下列问题，在买卖合同中应如何规定？①因其它工程而影响本合同的安装试车；②因未完成试车，对方要求增加生活费、指导费；③对方把试车未完成归罪于我方人员素质不高与环境不适；④试车结果性能离标准相差甚远。 (53)
96. ①不管是离岸价方式还是到岸价方式，货物装在正规的船上，并备齐信用证所要求的文件，出口商可否就算完成了出口责任？若由于船被扣押或其他原因，进口商收不到货物是否会拒付或被索回货款？②以信用证交易，货物已运到指定进口港，国外进口商是否可以单方面理由拒绝提货或藉口退货？若他们这样做，出口商是否会遭到拒付或被索回货款？若是，有何办法预防？ (54)
97. 贸易商与工厂在权益上是什么关系？彼此应尽的义务与应享的权利是什么？例如：贸易商是否为工厂的货款负全责？或者在什么场合下应负此责？ (55)
98. 由买方来料加工，因原料不适用致使卖方生产发生损失，延迟交货，对此应如何在合同中订立双方责任？假若此次损失发生在货币币值变化时，又应如何订立？其责任归谁？ (55)
99. 卖方以承兑交单方式将货物运销给乙方，汇票期限未到而突遇美元贬值，因事先未订明处理方法，可否要求乙方负担或分摊损失？如乙方不同意，有没有合理的处理方式？ (56)
100. 某外国进口商来我国订购一批商品，并言明按月分批发货（即从 8 - 12 月按月份出售），而信用证将分五次开。此进口商已在我国出口公司所开的形式发票上确认，并说回国后即将信用证开出。为能如期装船，我方出口公司向制造企业办妥订购手续。请问，经买主确认后的形式发票在贸易上有什么效力？倘买主违约不把信用证开出或仅开出部分（其余未开），则形式发票在此情况下有什么效力？我方出口公司将按什么途径解决，才能保障自身与制造企业的利益免受损失？ (57)
101. 某出口商应中东某进口商的请求开出形式发票。不久，进口商不签合同而直接开来信用证，信用证上的申请人公司名称与原来的公司名称不同，但信箱号码一样。请问：①形式发票的效力是否就等于合同？②进口商的公司名称前后不同，原因

何在？须如何处理？	(57)
102. 某公司向国外制造商预购机器，以美元计价，经双方订立合约条款后，该公司已按约付二成货款交给代理商。美元贬值，国外制造商却不接受合约规定的条款，不予装船。请问在信用证未开时，合同已签订，货款也支付给代理商二成，该公司是否可提出诉讼索赔？	(58)
103. 买主在订货后临近装运日期时，突然未经提示任何理由而要求取消订单，并要求卖方退还已付定金，请问应如何处理？	(59)
104. 甲贸易商打算进口一批货品，请国外乙公司发价。5 月 1 日乙公司发出“ 5 月 31 日以前报价为离岸价，每箱 2 美元共 200 箱罐装鲨鱼，7 月份纽约港装运 ” 的电报销售要价，而甲贸易商则发出如下的电报还价：“ 对你 5 月 1 日的报价还盘为 5 月 20 日前离岸价每箱 1. 8 美元共 200 箱罐装鲨鱼纽约装运。” 到 5 月 20 日甲贸易商仍未收到回电。鉴于该货价有上涨趋势，甲贸易商于 5 月 22 日指出如下电报 “ 你 5 月 1 日.....我们接受 ”。请问在本例中，乙公司的原报价是否继续约束乙公司至 5 月 31 日？乙公司能否因货价看涨而不理甲？	(59)
第二章 国际贸易实务（二） 价格	
1. 在订立价格条款时应着重考虑哪些问题？	(62)
2. 请简要介绍一下《1990 年国际贸易术语解释通则》有什么特点？	(62)
3. 根据《1990 年国际贸易术语解释通则》，FOB 术语下买卖双方的主要责任有哪些，请简要介绍一下。	(63)
4. 根据《1990 年国际贸易术语解释通则》，CFR 术语下买卖双方的主要责任有哪些？	(63)
5. 根据《1990 年国际贸易术语解释通则》，CIF 术语下买卖双方的主要责任有哪些？	(64)
6. 请问：《1990 年国际贸易术语解释通则》对多少贸易术语作出解释？请简要介绍一下。	(64)
7. 国内某进口公司与美国某公司洽谈钢材进口交易，美方提出的报价是：钢板 450 公吨，每公吨 280 美元 FOB 纽约。请问这里的“ FOB 纽约 ” 有无特殊的解释？	(65)
8. 国内某进出口公司向澳大利亚出口某商品，外销价为每公吨 500 美元 CIF C ₃ 悉尼港，支付运费为 70 美元，保险费 6. 5 美元，佣金 15 美元。如设该公司收购该商品	

- 的收购价为每公吨 1800 元人民币，且国内直接和间接费用加 17%，请计算一下该商品的换汇成本为多少？ (65)
9. 厦门某公司欲与韩国做一笔来料加工业务。来料价格为 70 万美元 CIF 厦门，加工成品约有 20 万件，出口价为每件 6.12 美元 CIF 釜山，应支付的海运运费为 5600 美元，保险费为 7200 美元，试计算一下该笔业务的外汇增值率为多少？ (66)
10. 国内某公司与某外商洽谈出口某商品，我方发盘为每公吨 3000 美元 CIF 新加坡，而外商的递盘为 2880 美元 FOB 中国口岸，经查该货物由中国港口运至新加坡按体积 10 级货物每吨运费为 89 美元，保险费率合计为 0.95%，试问：单纯从价格角度上来讲，我方是否可接受该项回盘？ (66)
11. 国内某外贸公司与美国某贸易商洽谈一项出口业务，我方的出口最低报价为每单位 3500 美元 CIF 纽约，而美商要求我方改报 CIF C₅ 含佣价。问：在 FOB 净收入不减少的情况下，应报 CIF C₅ 纽约价为多少？ (66)
12. 设 1991 年 1 月 4 日伦敦市场外汇间接标价法 1 英镑 = 1.9884 美元，一个月远期升水为 3.20 美分，三个月远期贴水为 2.86 美分，试计算一个月和三个月远期汇率各为多少？ (66)
13. 国内某公司与泰国某公司洽谈出口一批商品，原报价为每公吨 1000 美元 CFR C₃ 曼谷，而外商来电要求改报 CFR C₅ 曼谷，试计算在 FOB 净收入不减少的情况下我方应报价为多少？ (67)
14. 大连某公司向韩国出口某商品，共计 25 公吨，纸箱包装，包装净重 25 公斤，毛重为 27.25 公斤，每个纸箱的尺码为 42 × 28 × 25cm，经计算知道该批货物的出口总成本为每公吨 1250 元人民币，外销价为每公吨 200 美元 CFR 釜山，海运运费按 M10 级计算，设大连到釜山 10 级货运费为 100 元人民币，外加币值附加费 35%，在此基础上再加上燃油附加费 29%，试计算该商品换汇成本及盈亏率（1 美元 = 5.423 元人民币）。 (67)
15. 国内某公司向澳大利亚出口某商品共计 1200 箱，目的港为悉尼港。用纸箱包装，每箱毛重 27 公斤，体积为 0.040 立方米，运费的计算标准为 W/M10 级。试计算在下述两种情况下的运费各为多少：①用中远直达船直抵悉尼。中远直达船 10 级货直抵悉尼港，基本运费为 150 元人民币，加币值附加费 36%，再加燃油附加费 29%，港口拥挤附加费 40%，试计算此时运费的大小。②香港中转，享受程船运费及香港中转费免费优惠，10 级货至悉尼港基本运费 520 港元，加燃油附加费 32%，港口拥挤附加费每吨运费 40 港元。设 HKD100 = CNY66。试计算此时运费的

- 大小。 (67)
16. 请问：如 FOB 价变为 CIF 价应如何换算，由 CIF 价变换为 FOB 价时又该如何换算？
..... (68)
17. 请写出下列变换公式：①由 CFR 价变为 CIF C_5 价；②由 CIF 价变为 CFR 价；③由
CIF 价变为 CIF C_5 价；④由 CFR C_3 价变为 CFR C_5 价。 (68)
18. 我国对外出口商品，在汇率为 1 美元折合人民币为 5.732 元时，每件商品的出口价
定为 45 美元。目前，由于人民币汇率上升，变为 1 美元折合人民币 5.682 元。请
问，此时出口价格应调至多少美元才可保持原人民币收入不变？ (69)
19. 一般报价单上应如何注明才对出口商最有利？ (69)
20. 国内某公司与欧洲某贸易商洽谈出口一批针织品。外商提出要求我方报 CIF EMP
或报 CFR EMP 价。请问：这种要求对我方有何不利之处？我方是否可以接受其报
价？
..... (69)
21. 广州某单位与奥地利某公司洽谈一项出口交易，向奥地利出口一批电风扇。外商来
电要求我方报 C. I. F 维也纳价。请问：我方应该如何回复？并分析这种报价对我方
的利弊。 (70)
22. 什么是升水 (at premium)；贴水 (at discount)、平价 (at par)？ (70)
23. 出口商在对外报 CIF 价时，如果期望有 5% 的利润，在计算时是否可简单地列式为
[进货价 (C) + 保险费 (I) + 运费 (F)] \times (1 + 5%)？ (70)
24. 就进口商而言，在什么情况下，以 FOB (离岸价) 成交较好？什么情况下以 CFR
或是 CIF 成交较好？就出口商而言又如何？ (71)
25. 向国外出口纸张时，(1) 以 FOB，CFR，CIF 哪种为最好 (对工厂而言)？(2) 仅
保“水渍险”是否包括“天雨”在内？是否需要投保一切险？(3) 数量以面积计
算较好，还是以“重量”计算为最好？ (72)
26. CIF 与 DES 有何不同？ (72)
27. 在国际贸易合同上注明 CFR 或 CIF 价格条件时，卖方是否有义务租船订舱并负责
将货品运达客户指定港口？如果买方特别指明货物应由某公司的船只托运，而在运
输途中因船务纠纷出现不到货现象时，责任又应该由谁负担？ (73)
28. 合同上的交易条款是 FOB Guang Zhou (离岸价，广州)，但所开出的信用证为 FOB
Guang Zhou to London，提单上注明须预付运费，并要求海上保险单。海上运费和保
险费 (Ocean Freight and Premium) 可从信用证金额外支付。请问上述情况是否与

- CIF 条件一样? (73)
29. 何谓 CIFR? (74)
30. 如以 FOB 成交, 进口商是否需要负担出口商所在地的内陆运费? (74)
31. 请说明 FAS 与 FOB 的具体区别。 (74)
32. 厂商以 FOB 报价给贸易商, 报关费用是否应由厂商负担? 若货是以集装箱装运, 装箱费是否仍可要求厂商支付? (75)
33. 交易双方以 FOB 条件成交时, 如合同没有详细规定, 交易双方或船方各需负担哪些费用? (75)
34. 如果是以成本加运费价 (CFR) 条件进行交易, 而信用证上又指定轮船公司, 这是否合理? (76)
35. 以成本加运费价 (CFR) 进口货物, 在目的港的卸驳费用应由轮船公司还是由货主负担? (76)
36. 请问到岸价格 (CIF) 与目的港船上交货价 (DES) 的主要区别是什么? ... (76)
37. 以离岸价 (FOB) 付款交单 (D/P) 方式出口的货物, 如遭拒付时, 运费由谁负担? (77)
38. FOB Liner Terms ShangHai 是指卖方必须在上海港将货物装上班轮。对吗? 为什么? (77)
39. 国内某厂与美国厂商洽谈, 准备进口一批货物, 美方建议按 FOB Factory 条件成交, 请问 FOB Factory 与 EX Factory 有何不同? (77)
40. 国内某厂销往非洲的棉布是由当地法国进口商代理, 由于习惯其报价条件为成本加运费价 (CFR), 但法国进口商所开来的信用证均指定隶属于运费同盟的 CMCRC 公司独家承运。而其他国家销往非洲的棉布则不受此限, 因此, 使我方的运费较之其他国家高, 对我方出口竞争不利, 请问有何解决办法? (78)
41. 以 CIF 或 CFR 成交的交易, 进口方是否可以在信用证中对船公司加以限制, 例如要求卖方必须装由运费同盟的船只或由指定船运公司承揽? (78)
42. “ Total CFR (FO) keelung US *20000 ”, 此句中 FO 即 Free Out 为何意义? (79)
43. 以 FOB 成交, 进口商是否需要负担出口商所在地的费用 (包括报关费、手续费、卡车费.....)? (79)

44. 在 FOB、CFR、CIF 三种情况下, 装船后货物所有权如何归属? (80)
45. 什么是 FAS, DES, DEQ? (80)
46. 按 CIF 成交但未注明 FO 情况下, 其在输入港发生的卸货费用应由何方负担?
..... (80)
47. 以成本加运费价 (CFR) 成交, 船公司向买主收取额外费用, 买方欲将其转嫁给出
口商负担, 并要求以后提单须注明 “ 装卸船方免责 ” (FIO), 这种要求是否合理?
..... (81)
48. 从出口商角度来说, 是按 FOB, 还是按 CFR 成交较好? (81)
49. 当信用证以离岸价基础开立, 在纽约的美商同时要求提出保险单时, 此价格条款应
为 FOB China 或为 C&I Guang Zhou 或是 C&I New York? (82)
50. 货船在广州开出后在中途港将货卸下, 而船另装货开往他港, 这时货主应采取什么
办法处理较为合理? (82)
51. 如果信用证货币牵涉到第三国货币, 进口商应如何转移汇率风险? (82)
52. 最近国内某厂商接到国外客户来信, 要求以 CIF 报价, 并以 B. T. N 为原则, 请问:
B. T. N 与 CIF 报价有何关系? B. T. N 是什么意思? 又问 L. D. P. 应做何解释? 与贸
易上的关系如何? (82)
53. 国外进口商要求 CFR C₁₀, 应如何订约及付款? (83)
54. 外商常要求报价条件为成本加运费价, 佣金 5% (CFR C₅) 或到岸价佣金 5%
(CIF C₅), 请举一实例说明正确的报价。另外, 佣金应根据什么计算较为有利?
..... (83)
55. 如果是 FOB 条件, 在装运港货已上钩, 尚未进入船栏杆, 此期间风险及费用应由
买主还是卖主负责? (84)
56. 如货物在海运途中发生损失, 而致使此损失发生的原因并不包括在保险项目内, 请
问: ①如果交易条件为 CIF, 则损失应该由谁负担? ②如为 FOB 则损失应由谁负
担? ③此种损失在何种情况下可向船方索赔? 船方赔偿最高额是多少? (84)
57. 买卖条件为工厂交货 (EXW), 到工厂收货时, 请问: ①用卡车到工厂装货时, 工
资应由哪方负担? ②如用集装箱到工厂装货时又如何? (84)
58. 某贸易商向某制造厂的订货条件是: 工厂交货 (EXW), 贸易商又以 CIF 报价给国
外进口商, 而货物装上船后, 船公司发给不清洁提单 (unclean B/L), 此责任可否
要求由工厂负责? (85)
59. 买卖双方以 FOB 条件成交时, 买方所洽船只船位不足, 在开始装船后, 才发现货

- 物不能全数装船，但余量不多。卖方又发现信用证条款规定：不允许分批装运，如要求修改信用证，时间上又来不及，此时应如何处理？ (85)
60. 在以 FOB 或 CFR 条件出口时，如装船时货物掉入海中，承运人将蒙受损失，事先应采取什么措施加以预防？ (86)
61. 信用证上注明集装箱运输，价格条件为离岸价 (FOB)，如又要求保险条款时，应该如何处理？ (86)
62. 买卖合同中的成交条件为离岸价 (FOB)，或成本加运费价 (CFR) 时，则买方应在何时办理保险较为适宜？如未投保，是否在船抵目的港后仍有必要投保？如有必要，保险公司是否会接受？投保哪种险较为有利？ (86)
63. 请问在 EXW、FAS、CRF、FOB 四种交货条件下，报关费应由谁负担？是出口商还是制造厂？ (86)
64. 按 CIF London 条件成交，卖方是否要在伦敦交货？ (87)
65. CFR C₅ 或 CIF C₅ 的条件中 C₅ (5% 的佣金) 是 FOB 的 5%，还是 CFR 或 CIF 的 5%？
..... (87)
66. 输往美国的货物如目的地不在港口附近而在内地时，其运输方式有“海陆桥”及“内陆转运”，请问两者有何区别，运费有何不同，请以到岸价 (CIF) 及离岸价 (FOB) 的报价方法分别说明。 (87)
67. 国内厂商向出口商报价言明 FOB US \$ 15 包括佣金 5%，请问出口商向国外进口商如何报价法？是否报离岸价 15 美元或再高一点？在这种价格下，出口商可否与国内工厂订约，言明工厂必须负责一切出口手续所产生的费用，直至货装上船为止？
..... (88)
68. 运动杂货品如塑料鞋、篮球等的出口报价条件为 CFR (成本加运费) 或 CIF (到岸价) 时，由于不知买方的采购数量，故报价时需将运费摊入每一单价内，此时运费应如何计算方合理及简单？ (88)
69. 大宗物资进口 (如黄豆、玉米、小麦等)，以离岸价 (FOB) 及成本加运费价 (CFR) (但必须将 FOB 及 CFR 分开报) 招标时，国外供应商为什么总是压低 CFR 价而提高 FOB 价？ (88)
70. 某公司产品与油价有密切的关系，据成本分析部门的分析，油价每上涨 1%，公司产品每打成本将增加 1 美元。由于油价随时有调整的可能，该公司为避免因油价的调整而受损，拟在报价单上加注油价调整条款，如何表达较妥？ (89)

71. 某公司收到国外供应商报价单, 其中价格部分以 US *153 per set FOB Japanese port (s), O. P. O 表示, 在这里 O. P. O 代表什么意思? (89)
72. 某公司以 CFR (成本加运费) 价外销一批水泥, 合同中规定应于装船前将船名通知买方, 且须经同意后, 才可装船。卖方根据此条款, 谈妥船只后, 将船名通知买方, 并获其同意。然而事后才获悉该船是逾龄船, 所以买方保险时不得不付出巨额的附加保险费 (A. P), 损失惨重。问: 在 CFR 条件下, 这种逾龄船的保险费应由卖方还是买方负担? 国际惯例如何? (90)
73. 进口商已开信用证 (可转让、可分批装货), 到期时应出口商的要求修改信用证, 而进口商答应 10 天内修改 (出口商限定 7 天内修改), 最后出口商也同意, 但出口商由此提出先运出 80% 数量, 其余 20% 要求加价, 从进口商的立场看应如何处理? (1) 合同成立, 价格可随市场行情升降吗? (2) 如果 80% 仍有利可图, 20% 的余量可以取消吗? (3) 为防止出口商变相涨价, 在信用证上或契约中如何限制? (90)

第三章 国际贸易实务 (三) 数量

1. 在进出口贸易洽谈时, 应如何与外商订立数量条款? 主要应注意哪些事项? (93)
2. 请区别一下毛重 (Gross Weight)、净重 (Net Weight)、净净重 (Net Net Weight) 与毛作净 (Gross for Net)? (93)
3. 计算皮重的方法有几种? (93)
4. 纯净重是什么意思? 请举实例说明。 (94)
5. 就外汇银行而言, 短装 (Shortage) 与分装 (Partial Shipment) 区别在何处? 当信用证规定不能分装时, 在多少百分比之间视为短装? (94)
6. 货物在海运中受损或短少, 是应先向船方还是先向保险公司索赔? 其手续如何进行? (95)
7. 自国外进口矿石, 因提货方常申请船边提货, 若货物短载, 往往提货后才发现, 这种情况下可否向出口商索赔? (95)
8. 信用证上写着 5,000 码, 依统一惯例, 其数量可增减 5%, 然而信用证上又注明数量增减不得超过 2%, 请问: 是依据 2% 还是 5%? (96)
9. 信用证上金额注明 “ 不超过总额 5,000 美元 ”, 此项货物为布匹, 并注明大约 5,000 码, 每码 1 美元, 依信用证统一惯例, 其可有大约 10% 的数量增减, 若出口时以 5,500 码的布押汇, 是否有问题? (96)

10. 某公司产品是以“箱”或“支”为单位，而信用证上只说明品名而未指明数量，请问是否可享受信用证统一惯例第四十三条的 $\pm 5\%$ 容许差额？ (96)
11. 对于合同中的数量条件，如使用集装箱运输时因集装箱尺寸不一，实际出运数量常与信用证的合同数量有出入，不能符合其条件，是否可加“大约”字句以示 $\pm 10\%$ 的宽容范围？ (96)
12. 某一买卖合同中的数量条件中有如下的规定：数量 10,000 吨，可溢出 10%，按装运数量计价，但卸货量短少如超过 3% 时，超过 3% 部分由卖方负担。假设卖方装出重量为 10,000 吨，实际卸货重量为 9,500 吨，请问买方应按多少重量付款？又假如合同中约定：按装运数量计价，但卸货数量短少如超过 3%，短少部分全由卖方负担。则买方应按多少重量付款？ (98)
13. 某公司外销一批化学品至东南亚，其中某种成分，公司报出时言明至少 (minimum) 95%，但客户改为至多 (More than) 95%。请问 minimum 95% 与 more than 95% 有何差异？ (98)
14. 某公司进口货物时，常发现短缺或质量不符，请问有何防止办法？ (98)
15. 某出口商外销一批化学品，出口商在出口地已作商检，进口商于进口地也作商检，但两个商检结果其纯度不同，请问如何解决？ (99)
16. 某公司自 A 港装冷冻鱼货 50 吨 (散装)，并经公证处公证在案，船运到 B 港卸货 48 吨，也经公证处公证，请问航运中失重 2 吨，投何种保险可获理赔，船方对于失重是否负赔偿责任？ (100)
17. 国内某进口公司从日本进口一批彩电，共 4000 台，合同中规定 4 种规格的电视要平均搭配，即 24 英寸、20 英寸、18 英寸、16 英寸的彩电各 1000 台。但我方在验货后发现 4000 台彩电均为 24 英寸。请问：我方应采取什么措施为好？ ... (100)
18. 黑龙江省某贸易出口公司与俄罗斯进行一笔黄豆出口交易，合同中的数量条款规定如下：每袋黄豆净重 100 公斤，共 1000 袋，合计 100 吨，但货物运抵俄罗斯后，经俄罗斯海关检查发现每袋黄豆净重只有 94 公斤，共 1000 袋，合计 94 吨，当时正遇市场黄豆价格下跌，俄罗斯以单货不符为由，提出降价 5% 的要求，否则拒收。请问俄罗斯的要求是否合理，我方应采取什么补救措施？ (101)
19. 大连某出口公司向日本出口一批大米，在洽谈时，谈妥出口 2,000 吨，每公吨 US *280 FOB 大连口岸，但在签订合同时，在合同上只是笼统地写了 2,000 吨，我方当事人认为合同上的吨就是指公吨而言，而发货时日商却要求按长吨供货。请问外商要求是否合理，应如何处理此项纠纷？ (101)

20. 内蒙古某出口公司向韩国出口 10 公吨羊毛，在合同中规定按公量计算，标准回潮率定为 11%，经抽样证明，10 公斤纯羊毛用科学方法去掉水份净剩羊毛 8 公斤，亦即该批货物的实际回潮率为 25%，通过下式计算：公量 = 实际重量 × (1 - 实际回潮率) × (1 + 标准回潮率)，求得上述货物的公量为 8.325 公吨，问这一计算方法是否正确？	(101)
21. 上海某出口公司与日商成交出口 200 吨大米，合同规定用袋装，每袋净重为 70 公斤，总量可以有 4% 的机动幅度。请问，在信用证金额也有 5% 增减的情况下该批货物最多能装多少袋，最少应装多少袋才不至于违反合同的有关规定？	(102)
22. 黑龙江某出口公司向前苏联出口一批黄豆，合同规定：每公吨 180 美元，共计 1,000 公吨，并且规定数量可增减 10%。从苏联开来的信用证中规定金额为 18 万美元，1,000 公吨。我方工作人员认为数量可增减 10%，便以 1,100 公吨发货装运，请问我方凭单证向银行议付时是否会遭到拒付？为什么？	(102)
23. 在进出口贸易中，常常发现有的国家在开来的信用证上要求在装箱单上分别注明毛重、净重、净净重，请问：这有何用途？	(102)
第四章 国际贸易实务 (四) 品质与包装	
1. 请说明一下在进出口贸易中表示商品品质的方法有哪些？	(104)
2. 出口商应如何与国外进口商订立合同才可避免对品质规格方面的索赔？	(104)
3. 什么是适销品质？	(105)
4. 国外客户已下订单，但信用证预计须很长一段时间才能开来，且卖方没有把握买方一定会开出信用证。此时货价已在上涨，请问是否备货等待信用证开来后装运？	(106)
5. 品质公差与品质幅度的区别是什么？	(106)
6. 在我国出口贸易中，采用“凭卖方样品买卖”成交时，我方向外商寄送样品时应注意哪些问题？	(106)
7. 何谓包装标志？包装标志分几种？	(107)
8. 什么是中性包装？我国对外出口是否也用中性包装？如采用中性包装应注意哪些事项？	(107)
9. 目前国际上流行的销售包装有哪些类型？	(108)
10. 什么是 AIDMA 和 UPC？	(108)

11. 外销商品包装为什么不宜过重, 如何避免由于包装过重而引起索赔纠纷? (109)
12. 什么是标准出口包装? 出口包装的标准是什么? (109)
13. 外销商品包装有哪些要求? (110)
14. 为什么在交易中有时买方要求卖方出口商品使用买方指定的商标或品牌名, 对卖方有什么利弊? (110)
15. 为了避免因包装问题引起纠纷, 在签合同时应注意哪些问题? (110)
16. 请介绍一下各国对颜色的不同喜好。 (111)
17. 国内某出口公司与日本某公司达成一项出口交易, 合同指定由我方出唛头。因此我方在备货时就将唛头刷好。但在货物即将装运时, 国外开来的信用证上又指定了唛头。请问: 在此情况下我方应如何处理? (114)
18. 菲律宾某公司与上海某自行车厂洽谈进口业务, 打算从我国进口“永久”自行车 1,000 辆。但要求我方改用“剑”牌商标, 并在包装上不得注明“Made in China”字样。请问: 我方是否可以接受? 在处理此项业务时, 应注意什么问题? (114)
19. 国内某贸易公司向俄罗斯出口大豆, 合同中规定数量为 1000 公吨, 用麻袋装。我方在装运中由于麻袋数量不足, 有 100 公吨的货物擅自改用塑料袋代替麻袋装运。请问, 我方的行为是否构成违约? 对方是否有权拒收或以此向我方提出索赔? ... (114)
20. 国内某厂向国外出口一批灯具。合同上规定为每筐 30 只, 共有 100 筐。我方工作人员为方便起见, 改为每筐 50 只, 共装 60 筐, 灯具的总只数不变。请问: 这种处理方式是否会构成违约? (115)
21. 上海某出口公司出口一批自行车到国外, 合同规定用木箱装运。开来的单证上也注明为 Packed in Wooden Case, 但在 Case 之后又有 C. K. D 三个缩写字。我方所有的单据均未发现差错。但货物运到国外目的港后, 被海关罚款并多上税。外商向我方提出索赔要求, 请问我方有无责任, 是否应接受其索赔要求? (115)
22. 我国内某单位向英国出口一批大豆, 合同规定水份最高为 14%, 杂质不超过 2.5%, 在成交前我方曾向买方寄过样品, 订约后我方又电告买方成交货物与样品相似, 当货物运到英国后, 买方提出货物与样品不符, 并出示相应的检验书证明货物的质量比样品低 7%, 并以此要求我方赔偿 15,000 英镑的损失。请问: 在此情况下我方是否可以该项贸易并非凭样买卖而不予理赔? (115)

23. 青岛某纺织厂拟定向加拿大出口一批绣花被罩, 国外要求花绣在被罩的横面。但合同签订后, 该厂在加工时, 认为花纹应绣在被罩的竖面才较明显, 便擅自决定改变了绣花部位。货物出口到国外后, 买方以布局与合同不符为由, 要求全部退货。请问我方应如何处理较为妥当? (116)
24. 北京某纺织厂先后向美国出口纯毛纺织品数批, 货到国外后买方一一收货, 从未提出任何异议。但数月之后, 买方寄来制成的服装一套, 声称用该厂的毛料制成的衣服色差严重, 难以投入市场, 向该厂提出索赔原成交价格的 25%, 共计约 6 万美元。请问我方是否接受索赔, 为什么? (116)
25. 吉林某进出口公司向国外出口一批非食用的玉米。在合同中对品质条款作了如下的规定: 以 98% 的纯度为标准。杂质超过 2% 时, 每超出 1% 按 FOB 价折让 5%, 不够 1% 时按比例折算, 若货物杂质超过 5% 则买方有权拒收。请问, 订立这样的条款是否合理, 有何不足之外? 该如何变动才能对双方有利? (116)
26. 大连某厂向中东出口一批门锁, 合同规定 3/4 月份装船, 但需买方认可回样 (Counter Sample) 之后方能发运。2 月下旬买方开来的信用证上亦有同样的文字。该厂三次试回样, 均未获得买方认可, 所以该厂迟迟未能如期装船。到 5 月份后, 外商 (买方) 以该厂延误船期为由提出索赔要求, 请问我方应如何处理为妥? ...
..... (117)
27. 上海某自行车厂向菲律宾出口自行车计 3000 辆, 合同中规定黑色、墨绿色、湖蓝色各 1000 辆, 不得分批装运。该厂到发货时发现湖蓝色的自行车库存仅有 950 辆, 因短缺的数额较少 (只有 50 辆), 便以黑色自行车 50 辆顶替湖蓝色出口。请问该厂的此种做法是否妥当? 是否会引起纠纷? (117)
28. 青岛某出口公司向日本出口一批苹果。合同及来证上均写的是三级品, 但到发货时才发现三级苹果库存告罄, 于是该出口公司改为二级品交货, 并在发票上加注: “ 二级苹果仍按三级计价 ”。请问: 这种以好顶次的做法是否妥当? (118)
29. 我公司出口一批货品, 文件唛头等均符合进口商要求, 但在目的港通关时, 因进口海关没注意到已有装船唛头, 要求进口商补刷装船唛头并标明产地。进口商未加细看照办后即向我出口公司要求赔偿由此而支出的费用, 请问卖方该怎么办?
..... (118)
30. 信用证上规定了装船唛头, 但出口时疏忽, 出口押汇时才发现, 对此情况应如何补救?
..... (118)

31. 货品上已打上进口商的特别商标，但因该批货品被进口商拒付，请问如果将这批货物转售给在进口地的另一客户，是否构成侵犯别人商标权？ (119)
32. 进口化学品如何防止其到达目的地后质量变化？如发现货品不符合合同规定，虽然可用，但是卖不到一般价格，应如何索赔？在索赔时应注意些什么？ (119)
33. 出口货品一批，货到目的地之后，却发现货品脱色，与样品不符，请问在此情况下，卖方应如何处理？ (120)
34. 某公司出口货品抵达买方已逾一年，忽然收到买方通知，说货品质量不合标准，而要求赔偿滞销部分，约为总售价的 20%，且附有当地商会的检验报告，证明该项货品不适合当地市场的标准。但卖方所交货品确与原样品相符，这种情况，卖方是否可以拒绝赔偿？以何种法律或理由为根据？ (122)
35. 我方以船边交货价 (FAS) 180 天承兑交单 (D/A) 方式出售一批货物，买方收到清洁提单，但买方于货品提到其自有仓库后发现货品已变质，邀请公证处到其仓库内检验后以卖方以变质货交运为由拒付货款，请问我方应如何解决？ (123)
36. 某厂从国外进口假发一批，我方收到的文件与我方开出的信用证完全相符，但假发颜色与定单的很多不符，以致我方无法再加工出口，请问应如何索赔？ ... (123)
37. 以离岸价 (FOB) 条件从国外进口钢材，合同规定以厂商 (制造商) 最后检验报告为验收依据，供应商如期交运，检验报告合格，但在加工时，钢材发生破裂，问：(1) 如果订购钢材品质与合同不合，供应商是否构成违约？(2) 如果供应商构成违约，而货款已全部付清，应如何向供应商索赔？ (124)
38. 出口化学品一批，其合同及信用证中均未注明详细规格，经交货数批后，该买方却以货品中的某项成份劣于样品为由提出索赔，是否可以拒绝？ (124)
39. 从国外进口货品，当货品运来后，发现损坏或质量不符，卖方同意赔偿新品、退回质量不好的以及补运新的货品，请问其运费应该由谁负担？ (125)
40. 进口商在收到货物后，如发现货品质量不符，而卖方又拒赔，应如何补救？如欲将货品退回时，又如何取回货款及挽回所发生的损失？ (125)
41. 一批货物以离岸价 (FOB) 卖给国外贸易商甲，在交货前经检查认为货物的质量、规格均符双方的要求。然后贸易商甲将此货物卖到另一进口商乙，进口商乙接到货物发现货物质量、规格不符合其标准，故拒绝接受货物并拒付货款，此时原来的卖方也未取得货款，请问应如何处理？在这种情况下应由何方负完全责任？
..... (126)
42. 某公司从国外进口一批材料，当进品时并没有检验其成份含量，经报关放行放置在

工厂仓库约一年多,要使用时发现略有发潮,因而怀疑当初进口的货物成分不符合合同,经分析结果确是不合买方要求,因事隔一年多,是否可向卖方要求赔偿,或经商检后向保险公司索赔?	(127)
43. 国外信用证仅注明 Case (箱子) 包装,出口文件的装箱单打 Carton case (纸箱), 买方是否可拒付?	(128)
44. 某贸易公司与国外进口商签订一项凭样品买卖合同,样品已寄送买方,把底样留给厂家要求订做,但由于贸易公司所交付的样本与交给厂家订做的底样有差异,以至交货后进口商提出索赔,问责任应由谁来承担?	(128)
45. 有一批货物,装船前验货人会同外贸公司验货,同时出具检验书(验货人由买方指定),买方收到货后称该货物已霉烂,越过验货人向外贸公司索赔,请问:(1) 外贸公司是否应负全责?若否,应由谁负责?(2) 订买卖合同时关于提出索赔时限应定多久?	(128)
46. 出口的货物装船时,应如何印刷装船唛头?	(129)
第五章 国际贸易实务(五) 装运	
1. 什么是班轮运输?班轮运费是如何计算的?	(131)
2. 班轮运输有何特点?目前我国的沿海港口有哪些班轮进行营运业务?	(132)
3. 什么是租船运输?对外洽租定程船时应注意哪些问题?	(132)
4. 期租船与程租船的区别是什么?	(133)
5. 洽定船位需要什么文件?如何洽定?请给予详细说明。	(133)
6. 如果是件货,是否每批交易都应指定用定期班轮?	(134)
7. 什么是“权宜船籍”(Flag of Convenience)?目前哪些国家允许“权宜船籍”的登记?购买“权宜船籍”的船舶有什么好处?	(134)
8. 请介绍一下韩国船运方面的“Waiver System”。	(135)
9. 什么是 charterer's Operator/Agent Bills of Lading?	(135)
10. 在海运提单收费栏内,常常见“CFSO”,“CFSR”,“CFD COLLECT”,“CSC”等字样,译成中文是什么意思?	(136)
11. 什么是(运费)延期回扣制?	(136)
12. 请将“Berth Terms (Liner Terms)”译成中文,并简要加以说明。	(137)
13. 将“Cargo Forwarder”与“Cargo Agent”译成中文并加以区别。	(137)
14. 空运提单上的报值金额栏(declared value for carriage)上的 N. V. D 是指什么意思?	(137)

15. 在集装箱运输方面, 所谓“TEU”指的是什么意思? (138)
16. 请问“Sea Waybill”是什么样的文件? 请简要介绍一下。 (138)
17. 什么是 F. I Terms? (139)
18. 请简要解释“Micro-bridge”制度和“Mini-land bridge”制度。 (140)
19. 集装箱运输的提单上的 H/H、P/P 或 D/D 是什么意思? (140)
20. 集装箱运输中场站收据 (Dock Receipt) 如何填制, 有何作用? 场站收据是否可以据以向银行押汇? (140)
21. 出口公司在签订合同时, 如果采用集装箱运输, 在签约时应注意什么问题?
..... (141)
22. 请举出与我国外贸运输有关的班轮公司。 (141)
23. 在对外贸易运输中, 班轮公司的附加费收取有何标准? (142)
24. 国际上有关提单的国际公约有《海牙规则》、《海牙——维斯比规则》以及《汉堡规则》, 请问这些公约之间关系及各自法律效力如何? (142)
25. 如果要向国外出口货物, 应如何同船公司签订运输合同, 主要内容是什么?
..... (143)
26. “航线”与“航路”有何不同? (144)
27. 什么是国际多式联运? 它有何特点? (145)
28. 我国到目前为止 (1992 年), 已开展了哪些多式联运的路线? (145)
29. 请简要介绍一下什么是大陆桥运输及目前世界上主要的大陆桥运输线。 ... (146)
30. 什么是 OCP 运输方式? 出口人在使用 OCP 运输方式时应注意什么问题?
..... (146)
31. 请问 OCP 与 M. L. B 的区别在哪里? In transit to 和 Via 又有何不同? (147)
32. 何谓 LASH 船或 RORO 船, 译成中文是什么? 两者有何不同? 各有什么特色?
..... (147)
33. 以子母船运输, 如果是同属一家船公司, 是否也属于转运? (148)
34. 请简要介绍一下舱位面积与载货量的计算方法, 前舱狭窄部分的计算方法、船龄的计算方法。 (148)
35. 请简要介绍一下空运的基本常识。 (148)
36. 请简要解释一下 D/A、D/P、FI 及 FO 的意义。 (150)
37. 请问集装箱运输是否也有“运费不包括装船费用 (FI)”和“运费不包括卸船费用 (FO)”等条件? 在订集装箱载位时应特别注意哪些事项? (151)

38. 船公司有没有硬性规定哪些货物应该装在甲板上？如有，请指明哪些货物？	(151)
39. 一般提单条款所指的冷藏货物是指什么冷藏方式？	(151)
40. 租船合同上为什么注记夏天满载吃水吨位？冬季有何不同？	(152)
41. 请问商业文字上对 The time of delivery 和 The Time of shipment 是否有区别？	(152)
42. 在对外洽谈装运时间时应考虑哪些问题？	(152)
43. 以电报通知装船，其内容应包括哪些要点？是否有必要追函？发报日期以结关日为准还是以开船当天为准？	(153)
44. 卸货时假日如何计算？海上假日如何计算？	(153)
45. 请简要介绍一下定期航运的轮船联合组织（Conference）。	(154)
46. 参加运费同盟的定期船，其运费为何不同？由船舶逾龄而增加的逾龄保费是否可转嫁给船公司？以离岸价格（FOB）成交，由于卖方代寻的船舶逾龄而增加的保险费是否可以转嫁给卖方？	(154)
47. 从一张提单上如何辨认：（1）该提单上所列船是定期航运的轮船公司的船只（Conference Vessel）还是非定期航运公司的船只（Non - conference Vessel）？（2）提单上所列的船是定期船（Liner Vessel）还是不定期船（Tramp Vessel）？	(155)
48. 请简要比较一下船只参加同盟与不参加同盟的利弊，以及货物托运给同盟船与非同盟船的利弊。	(155)
49. 什么是海商法？主要包括哪些内容？	(156)
50. 在程租船合同中有哪些条款？请简要介绍一下。	(156)
51. 请简要说明一下租船人、船舶所有人、船务代理、出口商四者之间的职责关系。	(157)
52. 在货物运输中，海上运送人与陆上运送人所负责任有何不同？	(158)
53. 引起运输索赔的主要原因包括哪些？在办理运输索赔时应注意什么问题？	(158)
54. 引起保险索赔的原因包括哪些方面，请简要说明一下。	(158)
55. 请以海运为例说明向承运人索赔时应注意哪些问题？向承运人索赔最好由谁出面办理？	(159)

56. 在海运中, 货物渍损的原因和责任应如何界定? (159)
57. 信用证规定必须依货运承揽人所发的提单押汇, 但出口商没有经由货运承揽人 (Forwarder) 运货时, 而凭船公司所发的提单押汇, 是否会遭到银行拒付?
..... (159)
58. Cargo Receipt 译成中文是什么意思? 它与船公司所发的提单有什么区别? 对进口商来说哪一个更重要? 160)
59. 如果进口货物的条件是成本加运费价 (CFR), 而船公司所收到的票据遭到拒付, 此时, 船公司是否有权扣留货物? (160)
60. 出口商将货物委托船运公司装运出口后, 因船务纠纷使货物在中途被卸下, 请在 FOB、CFR、CIF 三种情况下, 说明出口商、保险公司及船运公司之间的责任关系。
..... (160)
61. 如果从国外进口货物, 船运公司是否有义务通知收货人? 由于不明船只动向, 以致于多支付舱租等额外损失, 是否可要求船运公司负担? (161)
62. 海运中承运人不得作不合理的绕航, 请问应如何划分什么是不合理绕航? 有无法律和惯例规定? 船舶发生绕航时, 承运人责任如何? (161)
63. 散装货发生短少, 在何种情况下船公司应负赔偿责任? (161)
64. 在“成本加运费价”(CFR)出口的情况下, 载货船只不按预定航线而绕道行驶是否构成违约? 由此而导致的损失, 是否应由船公司负责? 出口商应负什么责任?
..... (162)
65. 如果利用拼装人 (Consolidator) 办理航空运输时, 实际货主 (进口商或出口商) 与运送人 (航空公司) 的关系如何? 如果拼装人破产或倒闭, 货主是否可以直接向运送人 (航空公司) 索赔? (162)
66. 请问在空运与海运联运 (Combined transport) 时, 如果航空提单上载有船名, 则在运输过程中发生损害时, 运送人应负何责任? (163)
67. 按照我国远洋公司有关法规规定, 国际贸易海运提单应包括哪些内容? ... (163)
68. 为什么说提单是物权凭证? 它在什么情况下, 才能转让给第三者? 一张提单经过合法背书转让后, 背书人对最后受让人不能提货是否负连带责任? 为什么?
..... (164)
69. (1) 提单正本按规定应有几份? 分别由谁收执? (2) 提单正本如经背书后可以转让, 该提单正本有两份以上时, 是否容易导致纠纷? (164)
70. 什么是记名提单 (Straight B/L)? (165)

71. 请问：如何区别转运提单（Transhipment B/L）与联运提单（Through B/L）？	（ 165 ）
72. 船运公司签发的是联运提单，在运送过程中要通过转轮、火车、卡车等交通工具送达，问：①此时保险费应如何计算？②如在运送过程中经由其他国发生损失时，应有谁负责？如无法执行责任追查时，保险公司是否应当负赔偿的责任？签发提单的船运公司该负什么责任？	（ 166 ）
73. 什么是舱面提单（on deck B/L）？为什么进口商一般都不愿意接受舱面提单？	（ 166 ）
74. 什么是预借提单（Advanced B/L）？预借提单是否合法？	（ 167 ）
75. 什么是租船合同下的提单（Charter party B/L）？它同普通提单有什么区别？	（ 167 ）
76. 什么叫“Destination Bills”？并简要介绍一下。	（ 168 ）
77. “order B/L”与“straight B/L”译成中文是指什么？两者有何不同？	（ 168 ）
78. 请问“O. P. O.”是指什么？Open Order B/L是指什么样的B/L？	（ 168 ）
79. 什么是到货通知书（Delivery Note）？有什么作用？什么是小提单（Delivery Order）？有何作用？	（ 168 ）
80. 什么是第三者提单（Third party B/L）？从国外进口货物时，外国出口商要求我方进口厂家在所开出的信用证上注明：“可以接受第三者提单”（Third party B/L acceptable），请问，我方厂家如果接受此项要求，会有什么不良后果？	（ 169 ）
81. 提单转让（B/L Consigned to order）时，出口商为何要背书？	（ 169 ）
82. 如何辨认运输承揽商（Forwarder）所签发的联运提单（Through B/L）？	（ 169 ）
83. 提单的收货人为甲，经甲背书后提单转让给乙，当乙持提单提货后，对所提的货物表示不满，请问该提单的背书转让人有无责任？乙是否可向甲要求赔偿损失？	（ 170 ）
84. 经过两个船舶转运的货物，其提单上的船名如何记载？	（ 170 ）
85. 什么是陈旧提单？其标准如何？	（ 170 ）
86. 集装箱运输的提货单是如何规定的？	（ 171 ）
87. 联运提单（Through Bill of Lading）的发展前途如何？	（ 172 ）
88. 提单上仅注明提单签发日期（issue date）而没有装船日期（on board date），该提单签发日期是否可视为装船日期？	（ 172 ）
89. 海运的船务代理行或空运的代理人发行的提单与船公司及航空公司发行的提单在法	

- 律上有无差别？其责任义务有何差别？ (173)
90. 在一些资本主义国家一般航空货运报关行代航空公司代行签发的提单（提单由航空公司印制，上有该航空公司的名字，但由报关行签名），这种提单的效力如何？
..... (173)
91. 拼装与直接由航空公司交运两者哪一个更有些利？如果一张提单分两批装运，以致发生舱单不符，影响提货责任该由谁负？ (174)
92. 包船契约提单（Charter Party B/L）是定期船提单（Ocean B/L）的一种，两者有什么不同？在《信用证统一惯例》中规定除非信用证上特别授权，此种包船契约提单应予拒绝，为什么？ (174)
93. 信用证规定可分批装船，而货物已有数批装船，之后买方突然修改信用证，要求“经人签署商检证明书”（Inspection certificate issued by someone），卖方是否可不予理会？
..... (174)
94. 开证银行往往在买主申请背书提单时，在商业发票上加盖腰形章，其意图是什么？开证银行应负什么责任？ (175)
95. 联运提单（Through B/L）是否须在提单上注明“在.....地转运”（to be transhipped at.....）字样？ (175)
96. 假定进口商要求开箱检查货品，开证银行来电称要授权“凭信托收据先交付单据”（Free of payment against trust receipt），押汇银行如何向出口商说明？假如出口商未将款项偿还，押汇银行是否可授权？ (175)
97. 海运提单在正式签发时，副本份数比信用证上要求的份数少，而不得不改以影印本押汇，影印副本或其他文件在法律上的效力如何？如无法取得副本（Copy）而又需要该附件时，应如何处理？ (175)
98. 提单上有装船日期（on board date），但没有写明发证日期（issue date），这是否会遭到拒付？ (176)
99. 重量单（Weight List）与重量证明书（Weight Certificate）有何不同？单据的名称表面上虽为重量单，但其内容却叙述重量证明，则其是否可视为重量证明书？
..... (176)
100. 开证银行接受客户的请求，办理即期信用证的担保提货时，银行是否要承担一定的风险？另外在受理承兑交单（D/A）时的风险如何？ (176)
101. 提单迟到时，担保提货有何利弊？由此导致延迟提货，则所发生的包租费用，是

否应由卖方负担？如何利用信用证条款来保护自己的权益？	(177)
102. 轮船公司在提单上打出装卸条件，如 FIO（装卸自理），是否构成不清洁提单？押汇银行是否接受？	(177)
103. 什么是综合货运提单（Intermodel B/L）？如信用证规定“不能转船”时，可否接受综合货运提单？	(178)
104. 单据（Cargo Receipt）中的收货日期及装船日期是否以收货日期为准，押汇文件是否以收货日期制作？	(178)
105. 以定期班轮运输的船运公司，它所签发的提单，如果没有打上装卸条件（如 FI、FO、FIO、BT 等），则两地的装卸费用由谁负担？	(178)
106. 请问船公司能否在提单上注明“货物装在舱内”等类似字眼，以便要保时，凭此证明按较低的保险费率投保？	(178)
107. 如果提单收货人是买方，对出口商有什么不利因素？若买方不购单，承运人是否有权对提单另行处理？	(179)
108. 散装物品（in bulk）以成本加运费价（CFR）运输成交时，出口商要求在信用证上列明“可以接受包船契约提单（Charter party B/L is acceptable）”，请问此种条款对进口商有何不利？	(179)
109. Bs/L 译成中文是什么意思，请简要说明一下。	(179)
110. Combined Transport B/L 与 Through B/L 有什么不同？怎样从提单本身来辨别？两者在押汇时各自的效力如何？	(180)
111. 如果信用证上未载明到货通知人（Notify Party）时，提单上是否应该载明？如果提单上未载明到货通知人，押汇是否有困难？	(180)
112. 信用证上规定须取得“海运提单”，但也允许转船，某公司取得“小陆桥提单”抬头的提单，国外是否可以拒付？	(180)
113. 在买卖合同中只规定了装运期限，但是却没有规定具体的信用证开证日期，应如何理解？	(181)
114. 在实务中，如果需要，如何将提单、保险单、装箱单、商检证书做成中性单据？	(181)
115. 如果提单是以买方为抬头，即船公司已发出一张以买方为收货人的记名提单，在此情况下，未收款卖方是否仍然拥有留置权和停运权？	(181)
116. 空运提单为何有“Master”和“House”之别？如果用“Master”对出口商来讲是否较好一些？	(181)

117. 提单上有两个日期, 一个是提单签发日期 (Issue Date), 另外一个是在 On - board date, 若合同中规定以 “ B/L date ” 为准则, 一般来说是以哪一个 “ Data ” 为准?
..... (182)
118. 提单副本 (B/L Copy) 有没有法律效力? 如果有的话, 提单要更正时由托运人 (shipper) 盖章更正是否有效? 如没有, 为什么有的承运商据此向海关可以提货?
..... (182)
119. 以美国西海岸为卸货港的装运, 常在提单上表示 “ 内陆转运站 (OCP) ”, 而该信用证并没有载明此项。请问, 如果提单上有 “ 内陆转运站 (OCP) ” 要求的是否可以接受? “ OCP ” 与 “ In transit to ” 的区别是什么? (183)
120. 将货物运出出口到美国以外的地区, 其内陆转运是否可以用 “ OCP ” 一词来表示? 又提单上标明 OCP 或标有 In transit to 其效力有何不同? (183)
121. 如果提单 (B/L) 未拿到而想提货时, 如何向船公司办理担保提货? (184)
122. 出口商签发装货单 (Shipping Order) 并不能保证货物不被退关 (Shut Out), 请问有什么办法可以约束船公司不把该批货物退关? (184)
123. 信用证规定需舱内装运, 但通常在集装箱运输中, 船公司拒绝签发舱内装运提单, 则如何处理才较为妥当? (184)
124. 提单是否记名是由船公司自己指定, 还是按货方要求而定? (184)
125. 空运提单或邮局收据的进口信用证开证行如以 “ Made out to order of issuing bank ” (“ 由开证行指定收货人 ”) 方式开证是否有错误? 是否仅能以 “ Consigned to issuing bank ” (“ 开证行为收货人 ”) 方式开出? (184)
126. 提单上的收货人 “ 由开证行指示 ” 与 “ 由托运人指示 ” 有何区别? (185)
127. 提单上注明 Not negotiable unless consigned “ to order ”, 又有下款注明 Applicable only when document used as through Bill of Lading, 这些文句含义是什么?
..... (185)
128. 信用证中注明禁止分批装运, 但信用证可转让和分割, 请问下列两种情况是否与信用证的限定相抵触? (1) 如两种货物同装一船, 一张提单。(2) 如两种货物同装一船, 两张提单。 (185)
129. 在信用证上规定的押汇文件中有一条 “ Delivery Notes as appropriate ”。请问, 什么是 Delivery Note? (186)
130. To order B/L, to order of shipper B/L, to order of Bank B/L, to order of notify party B/L, 各为何意, 请试解释之。 (186)

131. 信用证规定的装船日期恰好与信用证的有效日期是同一天, 而实际装船日期 (提单日期) 与信用证有效日期相同。但已装船提单须在开船后才能得到。请问在此情况下, 向银行申请押汇时虽然已逾过信用证有效期间, 是否仍可向银行办理押汇?
..... (186)
132. 如果装船日恰好与信用证的到期日 (Expiring Data) 是同一日, 但一般提单要在开船后才能得到, 请问是否仍可以向银行办理押汇? (187)
133. 当出口商将其货物用集装箱货轮出口时, 船运公司所发的货物收据 (Cargo Receipt) 其效力与一般的海运提单 (Ocean B/L) 有何不同? (187)
134. 就外汇银行来说, 短装 (shortage) 与分装 (partial shipment) 的区别是什么? 信用证规定不能分装时, 在多少百分比之间被视为短装? (188)
135. 班轮运费的计算标准有几种? (188)
136. 如何判别什么是重货, 什么是轻货? (188)
137. 一般说来, 班轮运输有哪些附加费用? (188)
138. 运费及保险费应如何计算? (188)
139. 向船方询问运费时应注意哪些事项? 取得提单后如何计算运费? 请解释一下船公司运费专有名词 M³, CBM。 (189)
140. 为什么不同性质的货品, 有不同的运费? 如何分辨运费的高低? 机器的运费是如何规定的? (189)
141. 请就国外海运业中 “ 运费同盟 ” 的知识简要介绍一下。 (190)
142. 如何取得运费表? (191)
143. 如果承运人为 “ 运费同盟 ” 的船运公司, 而成交条件是离岸价格 (FOB) 时, 是否能够享有运费同盟的优待? (191)
144. 在程租船合同中应如何订定滞期费和速遣费条款, 才对我方有利? (191)
145. 如何计算速遣费和滞期费? (192)
146. 试举例说明应如何计算滞期费和速遣费? (192)
147. 拼装集装箱运输, 拆开集装箱后, 货主除应支付仓租外, 是否还应支付滞留费?
..... (192)
148. 请问 On board 与 Date Loaded 有区别吗? (193)
149. 所谓 R. S. D 是什么意思, 请简要说明一下。 (193)
150. 在外贸运输中下列费用是什么? ①Launch Hire ; ②Line Handling ; ③Overseas Telex

- Charge (193)
151. 请解释下列名词的用法与规定：①CFS/CFS；②CFS/CY；③CY/CY；④CY/CFS；
⑤LIFT - ON CHARGES；⑥LIFT - OFF CHARGES；⑦SAID TO CONTAIN；⑧
SHIPPER'S LOAD & COUNT。 (193)
152. 请解释下面三个词的用法及规定：①RAIL FREIGHT；②RAILWAY EXPRESS；③
AIR EXPRESS。 (194)
153. 请简要说明一下 B. M. F. 的定义。 (194)
154. 提单上标注的：Reimbursement, CAF, BAF, H. C., P. S., C. S., B. S., O. F.
是何种费用？ (194)
155. 发往船舶上的 Telex 与电报有什么区别？其费用是如何计算的？船公司对于各公
司收取来的货物如何在船舶上安排使船舶稳固？ (195)
156. 空运提单一般包括哪几部分，各有何用途？ (195)
157. 通常定期船习惯上“装卸费由船方负担”（Berth term），如果船舶抵达卸货港，
遇港口拥塞而必须用驳船卸驳时，由此而发生的驳船费是否由收货人承担？.....
..... (195)
158. 贸易条件是集装箱运输、成本加运费价格（CFR），在卸货港发生的拼装货物服务
费（LCL Service Charge）应由何方支付？ (195)
159. 以到岸价格、运费不包括装卸费用（CIF, FIO）条件成交的贸易，装卸费用是否
由买方负担，一般情况下，到岸价格（CIF）条件运费都是预付，买方应如何支
付装卸费？
..... (196)
160. Freight to be prepaid 与 Freight to be collected 有何差别？如果是 Freight to be collect-
ed，则运费由谁收取？如果船只由买方洽租，此条件是否可在信用证上免列？如
列出则对卖方有何不利之处？ (196)
161. 就一般情况而言，提单上收货人大都为 To order of × × × 的形式，但是也有部分
货主要求收货人作成 unto order of × × 的形式。就背书转让而言，To order 与 Unto
order 有什么不同？ (196)
162. 在转船的情况下，如果作为预付托运人（prepaid shipper），是否应付全程的运费；
而第二船的运费是否应由承收全程运费的船公司付给当地船公司？又转船的情况
下是否当地船与远洋船各有提单？第一船的运费是预付还是以后收取？.....
..... (196)

163. 提单上有“超重或超长的费用”字样 (Bulky Charge), 超重及超长的衡量标准是多少? 其加收附加费的标准如何? (197)
164. 请简要说明一下到付运费 (Freight collect) 与预付运费 (Freight Prepaid) 的区别?
..... (197)
165. 如承运人在提单上批上“承运人对货物的质量和箱内的数量不负责任”或“对于装入纸袋中的货物因包装性质而引起的损失或损坏承运人不负责任”或“货物的包装是旧桶”这类的字样, 请问, 这是否会构成不清洁提单? 银行能否接受?
..... (197)
166. 信用证上规定, 略式提单可以接受。请问: 什么是略式提单? (198)
167. 有一批货物, 从英国伦敦装船到中国长沙, 船公司签发的提单上注有“由伦敦经广州至长沙”, 请问这是什么类型的提单? (198)
168. 有一批货物从广州出口到纽约, 某船公司签发一张由广州港经过横滨至旧金山的海运提单, 试问, 这种提单是何种提单? (198)
169. 当出口商以离岸价 (FOB) 出口货物时, 如果进口商拒领货物, 而船公司向出口商索取运费时, 出口商是否该负责? (198)
170. 航空运输出口, 信用证上规定不得转运, 但由于出口地的机场限制 (不是国际机场), 必须将货物运到他地转运, 应在文件上如何表达才不致于违反条款?
..... (199)
171. 装船条件有 Berth Term , F. I. Term , F. I. O. Term , 试解释这些条件的内容。并请问成本加运费的买卖合同下, 按一般惯例, 卖方应负责的程度如何? (199)
172. 以美国西海岸为卸货港的装运, 在提单上常用陆路共通点 (OCP) 表示, 但在信用证上并未载明。请问: 在提单上标明陆路共通点是否可以接受? 又如何解释“ in transit to ”? (200)
173. 集装箱运输的最终目标是“门至门作业”。在理论上, 如货物采取“门至门作业”, 应按费率表规定的费率计收运费。但实际上按这种条件交运后, 都对货主进行奖励。请问: 这种作法是否违背集装箱运输的基本精神? (200)
174. 船公司预先签发已装船提单, 出口商凭以押汇, 后发现货物未能装船, 船公司要求索回提单, 如果托运人拒绝撤回押汇, 则纠纷应由谁负责? (200)
175. 提单托运人要求 Showing “ Forwarding Company ” as shipper , 这是否是第三者托运人提单? (201)

176. 空运提单 (Air Waybill) 的收货人若为 To × × bank 时, 是否需经过 × × 银行背书转让给进口商才能提货? (201)
177. 某公司外销一批货物, 按成本加运费价 (CFR) 成交, 与船公司洽订的装卸条件为 FO, 船公司签发的提单上加了一条: “ 卸货费、驳船费、R. S. D. 费由收货人负担 ” (Discharge、Lighterage, R. S. D. for consignee's account), 请问: (1) 提单有此条款, 在押汇时会不会遭遇到麻烦? (2) 按成本加运费价成交时, 在卸货港的卸货费或驳船费究竟应由谁负担? (3) R. S. D. 是指什么? (201)
178. 假定信用证内列有 “ 需集装箱运输 ”, 客户提示的提单上载有 “ 装货于甲板上 ”, 国外开证行以有此字样为由拒付, 请问有无道理? 又假定信用证规定: 成本加运费价 (青岛港) (CFR 青岛港), 提示的提单为: 卸货港 (大连), 且未注明 “ 内陆运费预付 ”, 请问: 开证行是否可以此为理由先行向国外拒付? (202)
179. 进口商申请的进口许可证 (import licence) 及开出的信用证都以 CFR 为价格条件, 但信用证注明 “ 可接受租船提单 ”。托运人在接到信用证后, 来电要求修改为提单上不注明 “ 运费预付 ” (Freight Prepaid) 而代之以 “ 按租船合同支付运费 ”。请问, 如此修改信用证, 是否会对进口方造成不利影响? (202)
180. 货物应运到底特律, 但实际上到达西雅图陆路共通地点。如果价格条件规定为到岸价 CIF, 则此后发生的内陆运费应由谁负担较为合理? (202)
181. 信用证上规定某货物第一批 1, 250, 000 件, 装运期不得迟于 1992 年 5 月 20 日; 第二批货物也为 1, 250, 000 件, 装运期不得迟于 1992 年 6 月 15 日。因为工厂缺乏原料, 到 6 月 15 日才能装船运往目的地, 并且货品数量只能有 1, 000, 000 件。请问: 装货期已过, 数量不足, 在押汇时, 押汇银行是否会接受? 通过什么办法补救或许能取得押汇? (203)
182. 信用证规定: “ 装运必须按下列分期方式进行, 约 50% 的货物装运不迟于 1990 年 8 月 31 日, 余下货物装运不迟于 1990 年 9 月 30 日 ”, 可否一次全部装出? (203)
183. 信用证上有关装船事项中注明 “ 从北京到纽约 ”, 然而在北京除了空运外, 任何海运提单都无法作 “ 从北京到..... ”。请问, 如果商品从天津港装运出去, 提单上注明 “ 从天津到纽约 ”, 押汇时会不会遇到困难? (203)
184. 合约中规定装 (卸) 货率为 “ Per 20 Tons Per WWD SHEX ” (星期日及假日除外的适宜工作日每天 20 吨)。如果装卸期 (laytime) 开始后, 船舶因港口拥挤和货方 (租方) 装 (卸) 怠工, 遭港务局强迫让出船席, 改泊浮筒。如于浮筒候装

- (卸)期间出现雨天,依天气适宜工作日(WWD)定义,凡在装(卸)作业中遇恶劣天气而辍工,其时间的损耗,不计为装卸所用时间。但上面情况,实际上候卸期间并没有进行工作,则其下雨天时间也应计入装卸所用时间。但目前大部分航运公司遇此情况,均扣除不计。请问:这是否合理? (204)
185. 信用证条款规定“必须在信用证开证日前装运方可接受”,而该单证竟被开证银行以陈旧提单予以拒付,是否合理? (204)
186. 某公司向国外采购货物,有的卖方要求在信用证上注明“租船契约提单可接受”,有的则不需要。请问,同一国家,同样条件(CFR或CIF),同样是租来的船,为何有的需要,有的不需要? (204)
187. 青岛某进口公司从澳大利亚进口一批无骨冻牛肉(frozen beef boneless),提单上载明为1500箱,毛重46500千克,但又附有下面的印戳(stamp clauses):(1)重量不详。提单上有关重量的任何提及仅是为了计算运费。(Weight unknown, any reference in this bill of lading to weight is for the purpose of calculating freight only)(2)提单所包含的数量是大批装运的一部分,混装和没有分离的风险由托运人和/或收货人负担。(The quantity covered by this bill of lading is part of a larger shipment loaded mixed and without separation at shipper's and/or consignee's risk)开证银行以提单上有上述印戳为由,认为有瑕疵(discrepancy)而拒付。请问这种拒付是否正当? (205)
188. 在集装箱运输中,如果信用证要求按“码头至码头”(P/P)条件装运时,卖方应如何保险?如果以“仓库至仓库”(D/D)运输时,经查集装箱在运输途中未发生拆卸事件,但货物运到目的地后发生短少,在此情况下船方是否应负责赔偿短少的损失? (206)
189. 报关行误将整套提单(B/Ls)寄给买方,买方将货物领走后,报关处因没有提单无法押汇,向船公司申请补发,该报关处才凭补发的提单向银行押汇,单据经押汇银行寄到国外的开证行,而买方却不肯向银行购单。请问此种问题应如何解决?船公司补发提单的手续如何? (206)
190. 原由甲航运公司制发的提单以及甲航运公司装运的物品转由乙船公司的乙船承运到目的港,到货时,甲船公司的甲船以同一时间也到达目的港,甲航运公司以甲船承运货品的名义通知货主及发给小提单(D/O)预报(乙公司未通知),经通

关后请甲公司背书及缴交运费时，经多番周折才发现甲船公司的弊端行为，请问：

(1) 乙公司是否应该通知货主？甲公司转交乙公司承运之事是否应该通知货主？

(2) 因甲、乙公司资料的不确定，货主的损失与栈租费用应由谁负担？

..... (206)

191. 假若合同中规定分三批装船，并注明装船日期与数量，而信用证中也以依据 $\times \times$ 日 $\times \times$ 号合同为要件，但却禁止分批装运。请问押汇时附上此契约是否有用？...

..... (207)

192. 信用证中有如下规定：“在信用证有效期内，提单签发后 14 天内必须押汇”，信用证有效期至 1989 年 11 月 15 日，提单中装船日期为 1989 年 11 月 9 日，请问按以上载明时效，押汇文件最迟应何时送到银行？如果在 11 月 15 日（星期六）押汇文件送到银行是否为过期？

..... (207)

193. 某公司收到从当地外汇银行转来的电传信用证，里面有“空运原本”字样，请问，在未收到原本之前，可否凭该电传信用证申请押汇？如果电传信用证中未含有上述字样，可否凭该信用证办理押汇？

..... (207)

194. 如果开证银行直接打给出口商电传信用证，此电传信用证可否作为正本用以押汇？

..... (208)

195. 船公司签发了一张“备运提单”(Reserved for shipment B/L) 签发日期为 5 月 28 日，但在该提单上又加注“6 月 3 日装船”。假设信用证规定该批货物应于 6 月 10 日前装船，并应提交“已装船提单”(Shipped on board B/L)，试问上述提单是否符合信用证的规定？

..... (208)

196. 如果货船为了自身利益，绕道他国揽货而未能在约定的时间到达目的地该如何补救？有什么预防之策？

..... (208)

197. 如果允许转船(Transhipment to be allowed)，若在转船时发生损毁情形，责任将如何划分？

..... (208)

198. 从国外进口的物品由某船运公司装运到上海，该公司的货轮驶达广州后改由该公司的另外一艘货轮转运到上海（事先并没有通知货主），请问，这种由同一公司的船只转船，是否需要支付转船的保险费？如果需要支付，应由谁来支付？

..... (208)

199. 将货物贮放在甲板上运输时，船公司是否有责任在提单上注明？如果船公司未注明，使保险公司只是根据货物放在船舱内的惯例进行保险，而当货品发生损失时，投保人应向谁索取赔偿？如何办理具体索赔手续？

..... (209)

200. 出口厂商用集装箱运输出口, 提单上打有“ Shippers Load &Count ”, 货到后发现
有短装或损坏, 问买方是否有权向厂商或保险公司要求赔偿损失? (209)
201. 托运人签发的装货单 (S/O) 所用的品名与其出口申报的品名不符时, 船公司按
照装货单所列的品名列出提单, 请问船公司应负什么责任? (210)
202. 买方与卖方所签订的合同为“ 成本及运费在内价, 但不负担装卸费用 ” (CFR
B. T), 但在信用证上并未注明: 买方不负担船上装卸费用 (B. T.), 而只注明:
成本加运费价 (CFR)。卖方在装船时与船公司签订的运输合同为:“ 运费不包括
货物装卸费用 ” (F. I. O.), 并在提单上特别注明。在此情况下发生的装卸船费用
由何方支付? 又买方是否有权向卖方索要“ 船上装卸费用 ” (B. T.) 与货物装卸
费用 (F. I. O.) 两者的差额的赔偿? (210)
203. 如果在信用证上没有注明装卸费由船方负责 (Berth term), 是否就是指“ 货主不
负担船上装卸费用 (B. T.) ” 条件, 此时在码头上所发生的卸船费用, 是否由港
务局直接向船公司索取? (211)
204. 货主基于信用证装船期限关系, 先向船运公司商洽借得提单前往银行办理押汇。
但后来由于该船所接受订货过多, 该批货物发生退关, 货主该如何办理 (此时距
下一班轮的时间较长)? (211)
205. 用集装箱运输时, 用小船把货物运到集装箱装运地, 然后换另一大船运往目的港,
此种情形是否算是转船? (211)
206. 上海某厂以成本加运费价 (CFR) 从国外进口一批货物, 签约定于四个月后交货。
四个月后买方来电, 声称由于现在油价已上涨很多, 要求我方补贴运费并负责供
给回程油料。请问我方应如何处理才妥? (212)
207. 大连某公司向美国五大湖区的 A 地出口一批夹板, 成交条件是到岸价格 (CIF),
并且已投保了一切险。但由于天气转冷, 因该地区已冻冰, 装载货物的船只无法
航行, 后经与船公司商洽的结果是可经 B 地转运到 A 地, 请问如果由 B 地向 A 地
运送途中发生损失, 是否应全部归船公司负担? (212)
208. 四川某厂将要向国外出口一批货物, 按船公司通知装船日期如期将货物用火车运
至码头等待装船, 因为装船日期临时变动延期多日, 致使该厂负担较多的“ 装卸
储转费 ” (R. S. D.)。请问制造商可否请求船公司赔偿逾期的费用? (212)
209. 出口运至新加坡的货物, 船方一般都规定卸货条件是“ 班轮运费不包括装船费
用 ” (定期船) (FI term) 和“ 装卸费用由船方负担 ” (Berth term)。其中后一项
条件是指货物卸驳后由船方负责运到码头, 而前者则是驳运费由货主自理。按常

- 理此种现象就船方而言应属“班轮运费不包括卸船费用”(FO term),为什么又称为“班轮运费不包括装船费用”(FI term)? (213)
210. 我公司外销货物装船运往国外,一个月后发现该船竟因船东债务纠纷停在港外,请问在此期间所发生的损失应由谁负担(是船公司、卖方、买方还是保险公司)?如由船公司负担,而船公司已倒闭又将如何处理? (213)
211. 我公司出口一批货物至国外,后来船公司宣布倒闭,三个月后才改由第二家船公司转运,请问:(1)此次转船,该厂负担了装卸费及转船手续费达数万美元之多,请问是否合理?(2)国外进口商因此批货晚到三个月,该货品市场价格下跌,外商要求总价20%的赔偿,该厂是否给予赔偿? (213)
212. 请问:出口的货轮经过敌对国家时被扣押,如已加投战争险,是否可以向保险公司索赔? (214)
213. 如果货物装船后尚未起航,卖方打算将货物卸下,请问应如何处理? (214)
214. 赔偿保证书(L/I)由出口商交给船公司,是私人行为,无法律效力,为什么保险公司仍愿接受?押汇时交给银行的赔偿保证书是否也算是私人行为,有无法律上的效力? (215)
215. 烟台某单位由日本进口一批化学原料,总共600纸袋,在烟台港提货时发现短少了120袋,向船公司索赔时,船公司以日本卖方装船时就已短缺并签有赔偿保证书为理由拒赔,请问我方(买方)是否可凭清洁提单(Clean B/L)向船公司求得索赔?
..... (215)
216. 青岛某公司从日本厂商进口一批电子零件,日方(卖方)将货装成七箱交轮船公司托运。但货物运到青岛港后,买方发现短卸一箱,取得港务部门的证明文件后即向船公司提出索赔,但被拒绝。因承运人在装船前先洽借提单时已出具一份信用保证书,并保证负完全责任而不使公司受到损害,请问我方应如何处理此事较为妥当?
..... (216)
217. 国内一厂家接到一国外进口商寄来的信用证后,按期将货物运至港口待运,但船到了码头后,因满载而没有将货装运,出口商再等下一船准备将货运出,但结果此船又延期,致使信用证过期。该厂又没有将信用证修改延期,此时该如何处理?
..... (216)
218. 合同书上订明交货日期为11-12月,信用证上的装船日期及有效日期均为12月

- 底, 卖方因故未交货, 经双方磋商达成协议, 部分于年底交货 (协议书内注明的是 12 月底), 其余修改信用证有效日期为次年元月底。厂商未交货, 而以修改后信用证无装船期的规定为由, 认为买方未照协议办理 (协议书内仅注明有效日期), 这种理由是否成立? (216)
219. 以“离岸价加运费价”条件 (CFR) 从国外进口时, 如何防止卖方为节省运费而用超龄船只装运而使进口方增加保险费用? (217)
220. 厦门某公司以“装运港船边交货价” (FAS) 进口一批原料, 国外出口商把其货物以集装箱运至厦门港时, 船运公司即以进口货物到货通知单通知该公司提货。而前项到货通知单载有“本批货物是使用集装箱, 必须在货到七日之内提货, 否则要加延滞费。”该厂因原料急用又恐多缴纳集装箱使用延滞费, 便按照规定期限报关提货, 提货时船公司却声称本航次运载的集装箱由船公司整批处理开箱, 不得分批开箱提货。请问七天以后提货, 集装箱使用延滞费该由谁负担? 这项原料买卖合同规定品质如有不符必须在货到一个月内提出索赔, 假如前集装箱在货到一个月后才开箱, 请问如该批原料品质不符, 该公司是否仍可向国外出口商提出索赔? 如果国外出口商不赔是否可向船公司索赔? (217)
221. 广州某厂从英国进口货物, 英国出口商应我方的要求, 将货物交给指定运送人经荷兰船运到广州。但在卸货时发生短卸, 据船公司回答, 所有短卸货物已卸在香港, 将安排运回广州, 经约 20 天耽搁运达, 又发现未全部运来, 且一时又无法查清货物究竟在何处, 致使该厂的生产计划再三拖延, 生产受到损失, 请问: (1) 船公司应负什么责任? (2) 该厂是否可就由于生产计划拖延造成的估计损失要求赔偿? (3) 在多次转船运输中, 买方为避免类似损失发生应办理何种险别较好? (218)
222. 厦门某厂从英国进口设备, 该设备被分为四件装船, 由伦敦装船运至厦门, 提货时发生短卸两件, 而短卸的两件在二个月左右先后补运到厦门港, 请问: 因短卸而增加的仓租, 轮船公司是否应该负担? 因设备短卸而使该厂无法组装设备投入生产, 由此造成损失是否应由船公司负责? (219)
223. 国外某果品公司向韩国出口一批香蕉, 交货条件是成本加运费价 (CFR), 该果品公司向 A 船运公司商洽好装运日期, 但未向船公司索取装货单。香蕉按时运送到码头并通关后才发现船未准时到达, 之后, 该船又因卸货而耽误航期达六天之久, 该果品公司为免遭退关损失, 通过船公司要求在开航前由货主出具“具结书”保证一切损失均由货主负责。到目的港后香蕉已全部腐烂, 并遭买方拒付 (unpay),

- 船公司是否应负全部责任并赔偿该果品公司的损失？ (219)
224. 某厂向国外出口一批货物，依据合同该批货物应装于舱内并投保一切险。船方因舱位限制而把它装在甲板上，加保甲板险，结果发生海损，因为该厂投保额与货主的投保额发生差额，保险公司要求船公司负担差额，遭到拒绝，请问该如何处理此事较为妥当？ (219)
225. 向国外出口烟叶，以 CIF（到岸价格）成交。所租赁船在上航次卸载钢轨时，由于吊货不慎，钢轨在舱底板上拖曳而过，且有几次脱钩坠落，致使舱底板遭受损伤。卸货完毕后，船员未仔细检查舱底板，随即在本航次中受载烟叶。同时，该船又装载自用燃料油 2000 吨，装入该货舱下面的双层底舱。装毕后，经轮机长计量，发现缺油 150 吨，于是测查该货舱排水沟，发现积油 4 英尺深，可见油已漏入货舱。但该船因急于开航，未采取任何措施，听凭烟叶浸泡在积油之中，致交货时买方拒收。问我方如何向船运公司索赔？ (220)
226. 我公司租用集装箱服务公司的集装箱，装完货后交付船运公司，但货到目的港后却发现货损，是否应由船运公司负责？ (220)
227. 货物由货轮装运，海运途中海水从二层甲板间船舷裂缝漏入，致使海水进舱，造成货物遭到海水湿损。货主认为船舶不适航，要求船方赔偿损失。但船方坚持说航海日志表明该船装货前后，未发生任何事故，而且船舶曾经船级社检验合格定级，认为海水浸入是由船舶潜在缺陷所致，从而拒赔，请问是否成立？ (221)
228. 国内某厂出口一批货物，以 FOB 广州价格条件成交。交货后，由于船舶装载问题在广州港翻船，此时广州港务局要求各货主支付打捞费用。请问：①这笔费用该由谁负担？②如果该船舶在广州载货后驶往厦门载货再由厦门驶回广州载货，然后再由广州港准备驶往国外时在广州港翻船，则风险又该如何分担？ (221)
229. 交易条件为 CIF。出口商出口时已付完运费且已装船，后因租船公司无法付船租给船东，而船东将货运到目的地后，还向买方要求额外费用，否则不将货物放行。请问，此额外费用应该由谁负责？假使买主无法领到货，出口商有没有责任？... (222)
230. 货物进口条件是船边提货，但货船抵达卸货港而因运费尚未解决，船公司不给签发小提单，假如要求船运公司出示准许报关而不准提货的小提单，船公司依要求给予办理，会对船公司有何不利？ (222)
231. 合同上注明装船日期为 3 月 1 日以前，但信用证上注明为 3 月 15 日以前，请问应

- 何时装船？ (222)
232. 大连某厂从日本进口一批汽车零件，装箱单及提单均载明 21 箱，而实际到达大连港时，却漏装了一箱，而漏装的一箱在一个月后才补运送来。船公司要求该厂再缴一箱的运费，请问：①这是是否合理？②如果此箱漏装是船公司的过失所造成的，是否可要求其赔偿？③该箱应如何办理报关手续？ (223)
233. 上海某厂以 CFR 条件进口货物，合同上规定目的港口为上海港，而货船却将货物运到了广州港。请问，船公司是否应负责转运到上海港？如果是由该厂自行将货物由广州转运到上海的，这笔转运费用应由谁来负担？ (223)
234. 贸易商将信用证转让给供货人，其中信用证规定卸货港为甲港口，供货人将约定货物装上船，各项单据也完全符合信用证上条款，但最后船公司却将货卸在乙港口（提单上打甲港口）。请问从乙港口拖到甲港口的费用，应由谁负担？ (223)
235. 上海某厂以集装箱装运出口一批货物到国外，交易条件是成本加运费价（CFR），目的港大阪。货物出口数日后，买方来函要求该厂支付大阪码头到集装箱集散仓库之间的运费。该厂以该项运费属于买方本身的内陆运费为由拒付。请问，该项运费该厂是否该负责？ (224)
236. 贸易条件为成本加运费价（CFR）、目的港伦敦，因台风关系运输被推迟了两个月，货物运到目的地后，买方提货时，发现货物浸湿受损，承运人应负何责任？ (224)
237. 上海某厂从国外进口货物，以到岸价（CIF）成交，目的港上海港，但船公司却把货物在广州港卸下，并言明：“从广州到上海以火车及轮船运送所需时间相同”，而事实上延误时间超过 20 天。在此情况下，我方是否可向保险公司或向船公司提出赔偿？损失赔偿的范围多大？是否由装运人提出较为恰当？ (224)
238. 报关行误将提单中的一份寄给买方，而押汇提单内容有误，在没有整套单据（full set）的情形下，如何向船公司解释而改正提单的错误？在这种情形下，船公司是否可拒绝更正？ (225)
239. 某公司收到的信用证对于提单有如下规定：“made to order of shipper and endorsed to order of Bank of America NT&SA”。请问：应如何制作提单？ (225)
240. 某公司收到从马尼拉开来的一张信用证，其中有如下条款：约 5000 吨水泥，装运不得迟于 1990 年 4 月 30 日，允许分批装运。其它条件有，1990 年 3 月 31 日或以前装运约 3000 吨，4 月 30 日以前装运约 2000 吨。请问：(1) 2000 吨部分可否在

- 3 月 31 日以前装出？(2) 3000 吨部分规定 3 月 31 日以前装出，那么此 3000 吨可否在 3 月 31 日以前分批装出？ (225)
241. 大连某厂向中东地区出口货物，合同中规定可分批出口，但信用证上对分批出口并无规定，请问是否可以根据合同规定分批装运？分批装运的方式有几种情况？ (226)
242. 请指出下列何种日期是一张“装船提单”(Shipped on board bill of lading)的日期？为什么？(1) 货物于 5 月 28 日送交给船公司保管；(2) 货物于 6 月 1 日开始装船；(3) 货物于 6 月 3 日全部装完。 (226)
243. 信用证规定不得分批装运，但在押汇时，如果提单分两套，船名、航次都一样，只是装船日期差两天，这种情况是否可视为分批装运？ (227)
244. 如信用证规定分两批装运，而第一批未依期装运，第二批是否可以装运？该信用证是否因第一批未依期装运而失效？ (227)
245. 信用证上规定不能分批装运，而买方在原订单基础上要求减少部分货品。此时距离信用证有效时期很短，如若应允其要求减少部分不交货，则将来银行拒付时有无好办法对付？若不答应其减少，照原订单交运，则又有失双方的友谊。因时间关系无法请求买方修改信用证，请问卖方应如何处理？ (227)
246. 买方开出的信用证比原定货品金额多出一部分(假定多 $1/5$)，而信用证又规定不能分批装运，此时如按照买方原定货品装运，但与信用证金额相差五分之一，开证银行是否可能把此情形视为分批装运而拒付？如开证行拒付，该如何应付？(因为多出的五分之一金额，没有任何定货可装。) (228)
247. 如信用证规定分两批装运，第一批未如期装运，第二批则不能获得保障。请问：如果这两批货物的规格种类不同，该信用证是否失效？ (228)
248. 上海某厂向非洲出口货品，在广州转船，但要从上海先后用两条船将货物运到广州，在广州再装同一条船。请问这种情况是否是分批装运？ (228)
249. 上海某纺织厂收到国外进口商开来的信用证购买棉布，其金额为 5 万美元 ($\pm 5\%$)，数量为 10 万米 ($\pm 5\%$)，同时规定允许分批装运，因此该厂第一批出口数量为 98000 米，汇票金额为 49000 美元，随即又打算再装运 7000 米，价值 3500 美元，请问第二批的出口是否违反了信用证的原意？实际上该批货被拒，请问是否合理？ (229)
250. 信用证上的受益人为一出口商，但其制造厂注明是两个厂，规定分两批装运，原来进口商同意分二批装运的意思是因为制造厂有两厂，且地点不同，结果在实际

- 装船时，每个制造厂家都分两批发货，即分四批出口。此时进口商提出要求超过二次的报关运杂费由出口商支付。请问出口方该如何办理？ (229)
251. 信用证上注明可分批装运，在第一批出口后，第二批因规格变更，买方同意，另开信用证。这样，在第一批出口后对信用证的余额，银行该如何处理？买卖双方该办理什么手续？ (229)
252. 信用证上注明不可分批装运，出口商实际出口数量不足并且也没有再装的意思，此时押汇银行该如何处理？ (230)
253. 信用证与合同中都注明了交货日期（装船日期），但合同中没有提到关于违约罚款或其他处理办法。假如卖方延期交货或不交货，按国际惯例是否构成违约行为？买方是否有权提出控告？ (230)
254. 信用证规定不可分批装运，而出口商则分批装运了。买方因为某种原因急于提货而未拒付，但该批货物在提货后发现短装现象，此时进口商是否可以提出索赔？是应该向买方还是向保险公司提出？ (230)
255. 某厂以每吨 60 美元离岸价（US\$60 FOB）从国外进口货物 300 吨，外国出口商开始以受台风影响为由延期交货，然后又以成本增加为由要求涨价一倍，否则拒绝交货。该厂因此而蒙受生产损失。该如何索赔？ (231)
256. 向国外订购进口货物，如果是直接订购，即不通过中间商或没有中间商，在信用证开出后（双方并未签订合同），卖方如果要涨价而不肯交运，买方应如何处理较好？ (231)
257. 某公司进口货物一批，以集装箱运输，价格条件是到岸价（CIF），装运条件是：整装整交（CY by CY）。该公司在集装箱货运站（CFS）提货，如果提货时发现破损，该如何索赔？其索赔单据除公证报告外还必须具备哪些单据？ (231)
258. 若货物的装运条件是集装箱装运，通常船运公司都在提单上注明由厂商（卖方）负责。如果货物运到目的地后发生短少时，船运公司当然不負責任，而厂商也不承认短少，则买方应该如何索赔？ (232)
259. 海上运输公司只负责集装箱的数量而不负责其中的货物，而集装箱大部分放在甲板上，如集装箱日久生锈，以致海水浸湿纸板而影响内部货物时，应如何索赔？ (233)
260. 信用证规定必须“由集装箱装运”（Via Container），但由于集装箱运输船只很少有到达信用证所规定的目的港的。因此，我方请求外商修改删除此项条件。外国

- 进口商电报答复可以删除“由集装箱装运”(Via Container)条件,并说明可以凭该电报办理押汇,而不修改信用证。我方征询银行方面意见,银行认为很难凭此证押汇,但国外进口商又迟迟不肯修改信用证,仍坚持凭电报押汇。请问,我方日后押汇时该如何办理? (233)
261. 当我方向内陆国家出口货物时,船运公司一般不愿签发联运提单(Through B/L)。因为其中还要涉及到两次报关(港口国家与内陆国家)。请就此情况做简要解释。 (233)
262. 如果提单上列明一个“到货通知人”(Notify)(在纽约),但收货人(Consignee)却有两个单位,而提单内的两种不同物品分别属于以上两个收货单位所使用。请问:(1)船运公司是否应该通知以上两个收货单位?(2)保险公司责任到何处为止?(3)若报关提货由收货单位处理,同两收货单位联络,会因手续困难而造成延迟提货及损失,责任应归谁负担? (234)
263. 如果信用证上规定不可以转运(Transshipment),而船运公司由于没有直接开往进口地的船只而必须转运。假设该船运公司愿意出具证明书,说明必须转运的理由,请问将来此证明书能否为押汇银行所接收? (234)
264. 如果承运船舶为同一海运公司所经营的班轮(Liner),而实际上转船,但并未增加费用,而信用证上规定了不能转船,此时应如何处理? (234)
265. 上海某厂出口夹板一批,条件是到岸价(CIF),并且已投保了一切险。当货物已全部装好,船刚要出上海港却与他船相撞,致使该船漏水无法开航,要进港维修将花很长时间。该厂为了顾全信誉,并且信用证期限也将要过期,只好改由青岛港出口,因此必须支付运费及其他费用,损失较大。请问:(1)船运公司是否应该负全部责任,并赔偿该厂的全部损失?(2)因抢救及时,货品未受损失,在此情况下保险公司是否应该予以赔偿? (235)
266. 某出口商请船运公司先签发提单,前往银行押汇后,船运公司并没有将货物装上船,此种情形,应由谁负责?该出口商是否构成“假出口真押汇”? (235)
267. 如果信用证上未注明必须是已装运提单(On Board B/L),是否可凭备运提单(Received B/L)押汇? (236)
268. 以空运方式进口时,如果信用证指定最后班机必须用某某公司的班机运抵目的地,但起运地并没有该信用证所指定公司的班机,出口商取得的是另外一家的航空公司的空运提单,是否能凭此提单顺利押汇?如届时运抵目的地的飞机并非所指定的班机,可否予以拒付?(原价格条件是FOB) (236)

269. 某出口商根据信用证条件备妥单证送往银行押汇，但押汇银行对部分不符的单证未令出口商更改，即行发送，以致被开证银行拒付。请问：出口商是否可以向押汇银行请求赔偿？ (237)
270. 如果出口条件为离岸价加运费 (CFR)，而提单上注明“船方不承担卸货费用”(FOB) 时，这笔卸货费用应由谁来负担？如果出口条件是“东京到岸价格”(CIF 东京)，而卖方装载的轮船在东京港口并不靠码头，而是由驳船卸货时，所发生的卸货费用应由谁负担？ (237)
271. 广州某厂以空运方式向英国出口一批货物，价格条件是广州离岸价格 (FOB 广州)。由于英国进口商有钱留在广州，坚持运费在广州先付，因此航空提单上注明“运费已付”(Freight Prepaid)。请问银行是否会同意押汇？如果银行拒绝，除要求英国进口商修改信用证外，有什么其他的补救办法？ (238)
272. 有的外商在出口货物时，为了减少运费，在提单上填报运费率较低的货名或勾结公证处少列货品的重量，这对进口厂家提货会造成哪些后果？ (238)
273. 运费预付提单 (Freight Prepaid B/L) 在发行后 (运费已付)，船运公司发现运费计算错误而需要再追加时，请问船运公司是否有追索权？ (238)
274. 天津某厂以离岸价 (FOB) 进口货物，且已投保平安险，船在航行中遇难，出口商是否可不向船公司缴纳运费？有无法令规定？ (239)
275. 某厂以“离岸价加运费”出口货物，运费已付，但船在途中遇难，出口商是否可以要求船公司退还运费，有无法令规定？ (239)
276. 现有一承运人运往国外一批零件，其买卖条件是到岸价格 (CIF)，但信用证上要求船运公司在提单上加注“运费到付”(Freight Collect) 字样，请问买卖条件既然是到岸价格 (CIF)，则运费应该是属于预付的，船公司还要索取运费，这是否合理？ (239)
277. 某出口商以补发的提单等单证向银行办理押汇，原提单则直接寄给进口商提取货物，开证银行是否可以以补发提单已无货物而给予拒付？遭拒付后，押汇银行是否可向船公司请求赔偿？ (240)
278. 提单遗失经登报声明作废后，补发新提单，而遗失的提单如在目的地被提出领货，船公司是否可以交货？今有一出口厂商委托某报关处办理出口报关，因疏忽将提单直接寄给买方，而提单的收货人是凭指定 (to Order)，所以买方可不经银行背书即可提货，但报关处向出口商伪称提单遗失，请求出口商出具保证书向船公司申请补发提单。出口商持此补发提单到银行押汇，因提单补发较慢，经银行将单

- 据寄到开证银行时，船公司同时发行两套有效的提单，致使银行遭受损失，船公司是否该负责赔偿其损失？ (240)
279. 如果信用证规定全套清洁提单 (Full Set B/L) 是 3 份，而出口商不慎遗失或焚毁其中的 1 份或数份，则势必影响押汇，遇此情形该如果补救？除要求对方修改信用证外，是否另有补救办法？ (241)
280. 现有两张信用证，除金额、开证日期、信用证有效日期以及装船日期不同外，其它方面如买方、卖方、有关单证都相同，如卖方以联合运输 (Combined Shipment) 办理，可能遭拒绝，其理由是什么？ (241)
281. 国外某出口商将一张合并提单 (Sales Confirmation) 分割开出两张信用证，如果承运人将全部货物装同一船只运出，且要求船公司合并开出一张提货单，请问这份合并装运的提单在信用证付款条件下的效力如何？ (241)
282. 某厂向美国出口货物，信用证上注明“美国西部任何港口皆可作为进口港”，该厂如果随便找一个美国西部的港口作为到达地，押汇时，是否会遇到麻烦？ (242)
283. 大连某厂从国外订购货物，贸易条件是“离岸价加运费” (CFR)，在收到开证银行的汇票及提单并付款后约 2 个月仍未见船到达 (按航程约 1 个星期便可到达)。事后经向装船地的港务机关查询结果，该港口于当时前后 1 个月左右并没有该提单所指的船舶停靠或离港。此时方知受骗，经向卖方交涉，并无结果。请问：(1) 对卖方与装运港 (船公司是不同国家)，该厂应当向谁追究？其责任如何？(2) 如果买方已向保险公司投保了平安险 (FPA) 或水渍险 (WA)，是否可向保险公司要求赔偿损失？ (242)
284. 福建某厂接到一美商从香港分公司开来的信用证，一切条件均符合合同，该美国进口商在信用证上指明要某一美国轮船公司装货运往美国洛杉矶，恰好该轮船公司的定期班轮无舱位，在急需的情况下，等下班船期就来不及了，需要换另一轮船公司的船，对方也同意，现在的问题是信用证上指定的轮船公司与实际运货的船公司不同，银行以航运条件与信用证规定不符不予押汇，而且修正又来不及，请回答有何办法可以从速补救？ (242)
285. 国内某水泥厂出口一批水泥到国外，水泥每吨是离岸价 (FOB) 13.50 美元，而运费为每吨 20 美元。货物运出后，因某种原因被开证银行拒付 (Unpaid)，由于运费比货品成本高，出口商也准备放弃该批水泥。此时船公司应该向谁收费？如果出口方不愿付运费，船公司拍卖水泥，顶多每吨可卖到 12.5 美元，这时船公司

- 将损失运费每吨 7.5 美元。请问船公司如何处理才可挽回损失？ (243)
286. 上海某厂与某轮船公司签订为期一年的长期运输合同，并订有全年的合同进口计划数量，但该厂因故在运输合同期限终了前 4 个月要求将最后两载数量推迟运送至合同期满后两个月装运。但船公司复函说不同意（因为当时国际上运费上涨幅度很大）。该厂接信后，鉴于将来会由于运费增加影响进口成本，即函请船公司于合同期满前派船装运，但船公司见运费已涨便咬定该厂前函要求推迟装运是放弃运输合同的表示，坚持不再派船运输，一直拖到合同期满，使该厂蒙受损失，双方为此发生纠纷，请问该如何解决才较为妥当？ (244)
287. 天津某厂从国外进口货物，在天津港（目的港）提货时，发现船公司有短卸的责任。但该厂并没有在规定的时间内（卸货后 15 天）提出声明。但在取得短卸声明后，即向船公司索赔，但船公司却一直没有给予理会。事隔 1 年之后，船公司书面答复是，买方首先没有在卸货后 15 日之内提出，其次买方又没有在 1 年以内检具有关文件，此项索赔应属无效。请问，该厂应如何处理此事才妥？ (244)
288. 某一批货物出口时发生短装，向船公司付出押金后，取得清洁提单（Clean B/L），1 年后船公司或买方始终未提出短装证明，请问这笔押金是否可以收回？ (245)
289. 某进出口公司以到岸价（CIF）条件向国外出口一批货物，是用租船运输的。在贸易合同中规定卸货率，每个晴天工作日为 1000 吨，速遣费每天 1000 英镑，延迟费每天 2000 英镑，而进出口公司与船方所订立的租船合同，则规定卸货率每个晴天工作日为 2000 吨，速遣费每天 1500 英镑，延迟费每天 3000 英镑，该船驶抵目的港，该港口实际卸货率每个晴天工作为 1500 吨。在此情况下，对该进出口公司会造成什么不利后果？ (245)
290. 有一批货物共 100 箱，自广州装运至纽约，船公司已签发了装船清洁提单，但货到目的港，收货人发现下列情况：①5 箱欠交；②10 箱包装严重损破；内部货物已散失 50%；③10 箱包装外表完好，箱内货物有短少。试问：①上述三种情况下，各应由哪方承担责任？是船运公司还是托运人？为什么？②对短交的 5 箱，经船运公司查核大副收据以及其他记载文件，均证明船公司实际收货为 95 箱，而不是 100 箱，在此情况下，托运人有无权利要求船公司按提单交付 100 箱，为什么？ (245)
291. 大连某单位从美国进口 4000 箱货品，以整装整交（CY/CY）方式用三只集装箱

货轮运到大连港，但在货物进入大连港后船公司竟将货物放在露天集装箱堆场，而被雨淋湿，清查结果发现短少 30 箱，毁坏 500 箱。承运公司曾在货到大连前通知该进口单位在 4 天之内取货，否则由船公司代存仓库或放置在集装箱堆场。该单位由于某种原因在收到通告后第 7 天去提货，而在第 6 天时大连曾下过一场大雨。请问，船公司对于短少及被雨水浸湿的损害应负什么责任？该进口单位索赔能否成功？

..... (246)

292. 从国外进口产品，投标商报价时没有注明是否可以转船，按成本加运费价签约后，来函要求加注“允许转船”，但不愿支付因转船而发生的费用，请问我方该如何处理？

..... (247)

293. 某厂以离岸价条件出口货物，则运费应在目的港缴付，但出口地的船公司坚持必须在出口地先支付，请问出口厂家该如何办理？..... (247)

294. 出口货物时与船舶公司申明必须停靠码头，但船驶抵目的港口时并未停靠码头，致使发货人在目的港的代理商发生额外的驳船费用，则此驳船费用该在何地索赔较好，手续该如何办理？..... (248)

295. 出口商在装船时与船商讲好必须把货品贮放在船舱内载运，而实际上船运公司并未照办，而是把货物装在甲板上，如果出口的货物已投保了一切险，则发生的损失应向谁索赔？..... (248)

296. 合同上规定的装运期为 12 月以前 (before Dec.)，那么出口商在 12 月份装船是否构成晚装船？..... (248)

297. 在拼装箱运输中 (1) 提单上载有本提单所载的货物，仅为第 $\times \times$ 号集装箱 1/4 时，此种提单是否有问题？(2) 如果信用证上要求货物需运到大坂，但提单上注明卸货港为神户，而实际上的卸货港应是大坂，请问押汇是否有问题？.....

..... (249)

298. 某厂以到岸价 (CIF) 或离岸价 (FOB) 出口到美国，为预防可能发生的码头罢工风险，应如何办理较妥？..... (249)

299. 信用证上规定不能转船，然而目的地为内陆，提单注明由某一港口运转到目的地是否为转船？..... (250)

300. 买方开来的信用证规定需领事签证，但买方国在中国并无领事馆，无法照办。如买方坚持而不修改信用证，应如何处理？..... (250)

301. 信用证规定押汇时需要有运费单 (Freight Note), 并且已规定运费不得超过 500 美元, 而装船后的实际运费为 550 美元。请问: 提单上的运费是否可以仍按 550 美元表示? 而发票的运费是否可以按 500 美元押汇以符合信用证规定? (251)
302. 广州某厂在进口运费已交给船公司后, 才知道船在广州港外搁浅, 并宣布全部灭失, 在此种情况下已缴的运费是否可以申请退回, 如何处理? (251)
303. 青岛某出口公司以 FOB 青岛港价格条件与日商签订了一项出口合同。后外商开来信用证要求在海运提单上加注“ 运费预付 ” 字样。请问, 我方在什么条件下可以照办?
..... (251)
304. 国内某进出口公司以 CIF 纽约价格条件向美国出口一批商品, 由我方投保一切险及战争险和罢工险。在货轮尚未抵达纽约港前, 船方获悉纽约港正在罢工, 不能靠岸卸货, 于是便将应卸纽约港的货物卸在了下一个港口。一个月后, 纽约港罢工结束, 货物又由该港运到纽约港, 但却增加了 1500 美元的运费。请问, 这笔运费应由谁负责? 为什么? (252)
305. 北京某出口公司向法国出口商品一批, 合同规定空运, 目的地为巴黎。经查由北京至巴黎空运运费: 50 公斤以下每公斤 4.98 法郎, 50 公斤 ~ 100 公斤为 4.10 法郎, 100 公斤以上为 3.50 法郎。问在分别采用下述几种方式下, 所付运费各为多少? 哪种发运方式所付运费最少? (1) 分 4 次包装, 每件毛重 48 公斤, 分 4 次运出; (2) 分 3 次包装, 每件毛重 62 公斤, 分 3 次运出; (3) 分 2 次包装, 每件毛重 90 公斤, 分 2 次运出; (4) 整件包装, 毛重 170 公斤, 一次运出。
..... (252)
306. 大连某外贸公司向日本出口一批商品, 共计 3 吨, 用纸箱包装, 每箱净重 30 公斤, 毛重 32 公斤, 尺码为 0.041 立方米, 海运运费按 W/M10 级计算收费, 设大连港至东京港 10 级货每吨运费 90 美元, 请试算该批货物应付的运费为多少? ...
..... (252)
307. 大连某进出口公司与日本某公司签订了一份出口 150 公吨冷冻食品的合同。合同规定: 3 ~ 7 月份, 每月平均装运 30 公吨, 凭即期信用证支付, 后来证规定装运前由港口商检局出具船边测温证书作为议付单据之一。我方 3 ~ 5 月份交货正常, 顺利结汇。但到 6 月份, 由于船期延误, 拖迟到 7 月 6 日才装运出口, 而海运提单则倒签为 6 月 30 日, 而送银行的商检证书在船边的测温日期为 7 月 6 日, 议付行也未发现此弊端, 在 7 月 10 日同船又装运出 30 公吨, 我方所交商检证书上在

- 船边的测温日期为 7 月 10 日。但开证行收到单证后来电表示拒付这两笔货款。请问：我方的失误在哪里？开证行拒付的依据是什么？ (253)
308. 我广州某食品公司向新加坡出口一批水果罐头，共计约 10 万美元。合同规定允许分批装运，我方打算分三批，分别以 3 万美元、3 万美元、4 万美元发运货物。当前两批发运顺利收汇后，要准备装运第三批时，信用证已到期，请问：(1) 在此情况下我方是装还是不装？应如何处理？(2) 假如对方只将信用证的有效期作了延长，在此情况下可否发货装船？ (253)
309. 国内某厂与日本某进口公司达成一项出口交易，向日本出口一批价值 1.8 万美元的牛肉罐头。合同规定在当年 7 月底以前开证，8 月份装船。但到 7 月底仍未见来证。经去电催问，日方回答须更改为水果罐头后才能开证。但此时我方已无货可供更换。请问：对于由此给我方造成的损失，日方是否应给予赔偿？ (253)
310. 国内某钢厂向巴西出口一批钢板，价值 25 万美元，付款方式为即期 D/P 托收。因货物须经香港转船而由某船公司出具转船联运提单。但货物到达巴西后，由于原进口公司倒闭，所有运到的货物已被另一家公司以伪装的提单取走。待我方正式提单及其他单据寄到国外后已无人赎单付款，委托国外银行凭提单提货时也提货不着。经向船公司交涉，船公司以他是第一承运人为理由进行推诿。请问：船公司的说法是否合理？我方应如何进行索赔？ (254)
311. 我国与美国某公司达成一项出口电冰箱的交易，运输条件是空运。信用证上规定“以开证行为抬头”。我方凭空运单议付后，开证行以货未到而拒付，请问：这是何道理？我方应如何处理此事较为妥当？ (254)
312. 在处理国外开来的信用证时，对装运期的用词，常常会遇到一些令人费解的用词，有时不加注意，往往会引起一些不必要的纠纷。请对以下的几个用词给予准确的解释：(1) on or about 31, May ; (2) during the first half of May ; (3) at the end of May ; (4) within 31, May ; (5) within May。 (254)
313. 大连某贸易公司向新加坡出口一批水果，共 6000 公斤。国外开来的信用证规定：不允许分批装运，在 9 月 30 日以前装船。我方于 9 月 8 日和 9 月 10 日分别在大连及烟台分别装 3000 公斤于“东方”号货轮运往新加坡港，提单上也注明了不同的装船港和不同的装船日期。请问我方的行为是否构成违约？银行能否拒付？ (255)
314. 国内某出口公司向韩国出口大米 100 吨，报价是 CFR 价。合同规定 8 ~ 9 月份装

- 运。由韩国开来的信用证上也是“Shipment during March/April 1990”，另外记有其他字样。当我方在租船订舱时由于一时找不到足够的舱位，便于8月20日及8月25日分两批将货物运出，请问我方的行为是否构成违约？如果外商以此向我方提出索赔要求时，应如何处理？.....（255）
315. 国内某公司与外商洽谈一项出口业务，我方对外报价是每公吨（以毛作净）180美元 FOB 广州。日方来函要求我方改报 CFR 东京。如果该商品每吨运费按短吨计算，每吨运费为60美元的话，我方应报什么价才较为合适？.....（255）
316. 我国内某厂向美国出口商品，我方开始的报价为 FOB 广州每公吨150美元，现在外商要求我方改报 CFR 纽约，设从广州至纽约的每吨运费为50美元，运费吨按长吨计算，则我方应再次报什么价才较为合适？.....（256）
317. 我国东北某贸易公司向日本出口山菜，用一批木桶包装。桶的规格是：上下口径为50cm，桶腰直径为70cm，桶高为100cm，共计100桶。请问：该批货物共有多少立方米？如折合成英制尺码吨应为多少？.....（256）
318. 国内某公司以 CFR 价向日本出口一批精密仪表150支，用纸箱包装，共50箱，箱的尺寸为长57cm，宽50cm，高46cm。请问应如何计算该批货物的运费？ ...
.....（256）
319. 有一批茶叶交付船公司装运，货到目的港后，收货人在提货时，发现茶叶有异味，后经查实，船公司将茶叶与生牛皮混装在一个船舱内，请问，船公司对该批变味茶是否应负责？为什么？.....（256）
320. 信用证规定不允许部分装运，若订购1000打货品，实际上只出口990打，是否算部分装运？可否用信用证统一惯例数量增减在一定幅度内是允许的来解释？.....
.....（257）
321. 常有国外客户开来信用证要求使用第三者提单，请问在使用第三者提单时应注意哪些事项？.....（257）
322. 从卢旺达进口咖啡豆一批，货价一百多万美元，转售美国，货从卢旺达直接运往美国。银行凭美国来证议付时发现公司送来的进口方提供的提单上卢旺达银行为抬头而卢旺达银行没有背书，问应如何办理？.....（258）
323. 我国内地出口到香港等地货物多采取多式联运方式。例如广西各进出口分公司将货物由火车运至香港，再由香港经轮船运至国外。请问联合运输单据与一般海运提单有何不同？.....（258）
324. 什么是慢装或慢卸罚款？定期船是否会发生该费用？若发生该由谁负担？

.....	(258)
第六章 国际贸易实务 (六) 保险	
1. 目前世界上有哪些国家规定进口货物需要在进口国保险？	(261)
2. 进口货物为什么要在进口国内办理运输保险？	(261)
3. 目前世界上保险业务都有哪些险别？货物运输保险属于哪一类性质的保险？	(261)
4. 试简述一下海运货物保险所保障的风险。	(261)
5. 邮包保险的种类有哪些？邮包险的责任范围包括哪些？	(262)
6. 海洋运输保险的种类及所承保的内容有哪些？	(262)
7. 什么是保险证明书？	(263)
8. 怎样办理出口货物运输保险的投保手续？	(263)
9. 怎样办理进口货物运输保险的投保手续？	(264)
10. 以承兑交单 (D/A)、付款交单 (D/P) 方式出口时，应该如何办理保险手续？	(264)
11. 购买海运保险是否只填写保单即可？是否还需要其他文件？如何处理？ ...	(265)
12. 货物保险，由买方或卖方投保，各自的利弊如何？	(265)
13. 就索赔而言，进口商在本地投保是否较为方便？	(265)
14. 请说明各类货物应投保何种险，才能兼顾安全性与经济性？	(266)
15. 活的动物，如鱼虾或新鲜的植物 (如蔬菜) 出口时，应该投保哪种险？有些保险 公司不愿承保的原因是什么？	(268)
16. 出口信用保险的主要内容是什么？在什么情况下应当办理该种保险？	(269)
17. 对于出口的货物，除了一般水险外，还有什么保险可以保障出口方的权益？	(269)
18. 海上保险不论货物运输保险或船舶保险，除了伦敦劳氏保险单是保险公司的具体基 本文件外，还附有一系列的协会条款，所谓协会条款究竟指什么，其背景如何？	(270)
19. 目前我国进出口业务中使用的保险单有哪几种？它们适用于哪些范围？ ...	(270)
20. 什么是预约保单 (Open Policy)？	(271)
21. 出口货物是否可以购买预约保单 (Open Policy)？应如何办理手续？	(271)
22. 以预约保单 (Open Policy) 方式投保时，因某种因素不便在提单上注明船名时，如 发生索赔事件，这时保险公司应如何受理？	(272)

23. 请对下列名司给予解释：①不定值保险单（Unvalued Policy）；②定期保险单（Time Policy）；③船程保险单（Voyage Policy）；④混合保险单（Mixed Policy）；⑤逐笔保险单（Specific Policy）。	（ 272 ）
24. 海上固有危险包括哪些状况？	（ 272 ）
25. 试简述一下损失的种类。	（ 273 ）
26. 什么是淡水险（R. F. W. D）？	（ 273 ）
27. 一切险（All Risks）、平安险（F. P. A）、水渍险（W. A）的各自保险范围有什么不同？	（ 274 ）
28. 投保一切险的情况是否包括“偷窃提货不着险（TPND）”？并对“提货不着”（Non - Delivery）的情况举例说明。	（ 274 ）
29. 一切险（All Risks）是否包括火险（Fire Risk）？	（ 275 ）
30. 投保一切险是否指该货物一定要装于舱内？	（ 275 ）
31. 中国人民保险公司对“货物运输罢工险条款”的责任范围是如何划定的？	（ 275 ）
32. 在国际上航空货物运输保险有哪几种？我国有几种？	（ 275 ）
33. 什么是航空保险？都包括哪些条件？精密仪器在航空运输时，投保哪几种险较为有利？	（ 276 ）
34. 请对空运条款（Air Cargo Clause）与海运条款的区别作简要说明。	（ 276 ）
35. 请问航空货物保险（Air Clause）与协会航空货物一切险（Institute Air Cargo Clauses）条款有什么区别？	（ 277 ）
36. 邮局的包裹保险是否相当于一般保险公司承保的空运包裹（Air Parcel）出口货物保险？	（ 278 ）
37. 在进出口合同中，订立保险条款时应注意哪些问题？	（ 278 ）
38. 通常有哪些情况需要更改保险内容？	（ 278 ）
39. 在向保险公司进行索赔时应注意哪些问题？	（ 278 ）
40. 向保险公司索赔的最佳程序应是怎样进行的？	（ 279 ）
41. 船舶遭遇海难时，海运公司向保险公司索赔，应提交哪些证件？	（ 279 ）
42. 船运公司向保险联合会（P&I Club）索赔时应该提出哪些证件？	（ 279 ）
43. 保险公司赔偿投保人损失，若各种文件齐全，有无期限约束？如有，又是多长时间	

间？

- (280)
44. 请问：中国人民保险公司对海运货物的保险责任起讫期限有何规定？ (280)
45. 我国进出口货物买卖合同中关于保险费的确定有哪些规定？ (280)
46. 为什么投保时要加成？一般应加多少成？ (281)
47. 制订保险费率时应考虑哪些因素？ (281)
48. 对出口商品如何计算保险费？对进口商品应如何计算保险费？ (281)
49. 请问：保险单 (Insurance Policy) 与保险凭证 (Insurance Certificate) 有何区别？两者的效力有何不同？ (282)
50. 我国对外经济合作项目一般需要投保哪些险别？所谓特殊需要的险别有哪些？对来料加工、装配业务需要投保哪些险别？ (283)
51. 办理对外经济合作保险需要注意哪些问题？ (283)
52. 中国人民保险公司关于涉及货物运输和建筑工程保险有哪些具体规定？ ... (284)
53. 中国人民保险公司关于涉外财产保险和汽车保险有哪些具体规定？ (284)
54. 中国人民保险公司关于成套设备引进、补偿贸易等财产保险的费率是如何规定的？ (285)
55. 什么是委付 (Abandonment)？ (285)
56. 什么是代位权 (The Right of Subrogation)？ (286)
57. 什么是“扩展责任条款 (Extended Cover Clause)”？ (286)
58. 关于海运保险，只有在一定地理位置、经纬度所规定的范围内，保险公司才予保险。请问：①这一规定有何根据？②如果货物在运送途中遭遇台风而发生海损，当时货船的位置并不在保险公司所规定的范围之内，此时，保险公司是否给予赔偿？如果要获赔偿，必须具备什么条件？ (286)
59. 平安险 (F. P. A) 的保险范围是否包括从目的地港口到买方仓库？若在途中发生转船，是否要加付保险费？ (286)
60. 什么是共同海损？在什么情况下构成共同海损？ (287)
61. 请问：在什么情况下构成实际全损？在什么情况下构成推定全损？两者有何区别？ (287)
62. 以承兑交单 (D/A)、付款交单 (D/P) 方式交易时，投保出口信用保证保险，发生保险事故后，请求赔偿的手续如何办理？ (287)
63. 在保险方面，有时在保单上加贴配对条款 (Pair & Set Clause) 是什么意思？请给

予简略说明。	(288)
64. 信用证上要求保险, 但经常可以收到预约保险单 (Open Policy), 并且其承保日期均在装船日之后, 据保险公司讲, 这种做法是可以的, 但在外汇实务上是否妥当?	(288)
65. 某厂向马来西亚出口一批玩具, 投保了一切险 (All Risks), 但保单上又加上了码头检验条款 (Jetty Clause), 这种条款的作用是什么?	(289)
66. 由国外开来的信用证上, 其中有关保险的条款, 往往规定必须加保“ 仓至仓 ” 条款, 这是指什么意思?	(289)
67. 信用证上规定必须投保海险 (Marine Risks), 但没有说明投保的险别, 请问出口单位应该投保哪种险较好?	(290)
68. 请问从广州港出口杂货 (如办公桌、座椅、床铺等) 到新加坡, 应投保哪种险较为恰当?	(290)
69. 如果交易条件是到岸价 (CIF), 出口时依据信用证所规定的内容投保, 如发生损失的原因不在承保范围之内, 损失应由谁承担?	(291)
70. 在运输中如果必须转船, 而提单上只注明一条船名, 信用证又规定禁止转船, 此时应该如何保险才最为妥当?	(291)
71. 由上海出口到欧州的集装箱货轮需要在新加坡转远洋货轮运输, 但信用证上限定不可转船, 并且提单及保险单上都只注明第一条船名。在以离岸价 (FOB) 成交, 并且买卖双方都不知道远洋货轮的船名时, 请问如何办理保险? 买方应投保哪条船? 凭提单取货时应如何办理才妥当?	(292)
72. 船舶的保险是否包括船上的货物? 假设某船已投保, 而船上的货物未投保, 若船舶因事故沉没时, 保险公司是否会对船上的货物损失给予赔偿?	(292)
73. 水险保险单上常常记载有装船日期, 其目的是什么? 所载日期与实际装船日期不符时, 有何利害关系?	(293)
74. 如果保险单正本在邮寄途中遗失, 发生意外时是否可以利用第二本 (Duplicate) 向指定保险公司请求赔偿? 如不行该如何补救? 保险公司为什么要发二份或二份以上的正本?	(293)
75. 如果买卖条件为离岸价格 (FOB) 或离岸价加运费价 (CFR), 则买方应在何时办理保险较为适宜? 如未来得及保险, 是否在船抵达目的港后, 仍有必要投保? 如有	

- 必要，保险公司是否会接受？投保哪种险较好？ (293)
76. 如何办理集装箱运输的保险？目前国际集装箱货物保险是“仓库到仓库”还是“港口到港口”？ (294)
77. 在内陆运输保险中，如何安排最好？货物如果交给承运人承运，是否应当取得凭证，以防万一发生危险时作为托运证明？又：假如是集装箱运输，如果集装箱在大连被运入集装箱堆场，然后由运输部门用火车运到沈阳，则由大连至沈阳的运输应由谁投保？
..... (294)
78. 某厂以到岸价格条件（CIF）出口货物，保单上的被保险人应填本厂还是填买方的名字？哪种形式对该厂最有利？ (295)
79. 某厂以离岸价（FOB）进口货物，但发现国内保险公司费率较高，该厂是否可以直接向国外的保险公司投保？ (295)
80. 某公司以到岸价（CIF）条件向国外出口一批镀锌钢管，国外进口商要求投保一切险，请问保险公司是否会给予保险？ (295)
81. 某厂以到岸价（CIF）条件出口货物。如果按信用证上的指示去办理保险，该厂认为仍有一些货物的性质未能列入投保项目的保护中，请问该厂应该如何办理保险才最为有利？ (296)
82. 我方打算以离岸价（FOB）从美国进口一批重机械（重约 500 吨），请问：①选择航线时应注意哪些事项？②如何投保较妥当？ (296)
83. 向美国采购器材，因故必须在旧金山交指定飞机承运时，是否应该以旧金山离岸价（FOB）条件签订合同？我方应该如何投保？双方的权责应该如何划分？
..... (297)
84. 某厂以到岸价（CIF）条件向国外出口一批货物，但签订合同时却没有说明保险种类，开来的信用证上却要求投保一切险（All Risks），如果该厂照办，在保险费方面要吃亏，请问该如何解决？ (297)
85. 上海某厂从美国纽约进口货物，提单上的卸货港是上海港，保单上的起止点是纽约——上海。如果海运公司因故在广州卸货后，再以铁路运输抵达上海，则保险合同的终止时间应当是从广州港卸货时算起，还是从货物全部运到上海时算起？
..... (297)
86. 如果信用证上未列明保险金额与货价的百分比，则投保人（供应商）应投保多少百分比，有何法律依据？ (298)

87. 买方索赔所发生的公证费由谁来付? 国际惯例有无特殊规定? (298)
88. 通常货物发生破损及短量时, 均须具备公证人的公证文件。然而, 是否只有保险公司或赔偿一方所指定的公证人的公证文件才是有效的? 货主是否有权另行指定公证人公证? (298)
89. 如果卖方以离岸价 (FOB)、付款交单 (D/P) 的付款条件将货物出售给买方, 应由哪方投保? 又假如货物在装船后发生损坏, 双方的保险利益是否与信用证交易条件下的利益分担相同? (299)
90. 家禽、家畜等活牲口是否可以投保? 三角贸易应该如何投保? 是否可以不投保? (299)
91. 是否可以向保险公司以通保 (Open Policy) 条件投保由制造厂的仓库到收货人的仓库的货物运输险? (300)
92. 发生海难共同海损如何处理? 如何进行索赔? (300)
93. 请问在国际上共同海损 (G、A) 时计算方法。 (301)
94. 如果投保平安险的货物在海上发生火灾, 损失 90% 时 (并非全损), 保险公司是否要全部赔偿? 如果投保的是一切险 (All Risks) 则结果又如何? (301)
95. 轮船机械的维护与修理, 应该属于船主的事, 为什么船方可以 “ 主机故障 ” 为由宣布共同海损? (302)
96. 经投保 “ 一切险 ” (All Risks) 的放在甲板上的危险品及半危险品, 一旦因安全理由被船方抛弃落海, 货主是否可向保险公司索赔? 索赔时是否应该检具船长的抛弃货物的证明? (302)
97. 北京某外贸公司按 CFR 马尼拉价格出口一批仪表, 投保的险别为一切险 “ 仓至仓 ” 条款。我方将货物用卡车由北京运到天津港发货, 但在运送途中, 一辆货车翻车, 致使车上所载部分仪表损坏。请问, 对该项损失应由哪方负责? 保险公司是否应给予理赔? (302)
98. 有一载货海轮, 在舱面上载有 1,000 台拖拉机, 在航行中遇到恶劣气候, 海浪已将 450 台拖拉机卷入海中, 从而海轮在巨浪中出现严重倾斜, 如不立即采取措施, 海轮随时有翻船的危险。船长在危急关头, 下令将其余的 550 台拖拉机全部抛入海中, 从而避免了翻船。请问在上述情况下, 前 450 台拖拉机和后 550 台拖拉机的损失, 在海损中是否都属于共同海损 (303)
99. 有一批已购买保险的货物, 装载该批货物的货轮在航行中发生了火灾, 经船长下令施救后, 火灾被扑灭。事后查明该批货物损失情况如下: ①500 箱受严重水渍损

失，无其他损失；②500 箱既受热烤火薰损失，又受水渍损失，但未发现火烧的痕迹；③200 箱着火但已被扑灭，有严重水渍损失；④300 箱已烧毁。请问：上述四种情况应分别属于何种性质的海损，为什么？ (303)

100. 有一载货的货轮，在航行中不幸触礁。船身撞穿一个大洞，随即海水大量涌入，不仅使一部分货物遭到严重的水渍损失，而且船舶由于海水大量涌入，随时有沉没的危险。船长为了船、货的共同安全，立即下令将船舶驶上附近的浅滩，采取有意搁浅而避免船舶下沉的危险。试问在上述事故中出现的下列三种情况：①因触礁船身撞穿一个大洞；②因船身撞穿而货物发生水渍损失；③因有意搁浅而造成的损失。试问上述三种情况应属何种性质的海损？为什么？ (304)
101. 某一载货海轮，在航行中有一船舱发生火灾，危及船、货的共同安全。经船长下令灌水施救后被扑灭。事后检查该船舱的货物，原装在该舱内的 500 包棉花，除烧毁部分外，剩下部分有严重水渍，只能作为纸浆出售给造纸厂，使得价值为原货价值 30%，即损失货价 70%。原装在该舱内的 500 包大米，经检查这 500 包大米只有水渍损失，而无烧毁或热熏的损失，经晒干后，作为次米出售，可得价值占原价的 50%。按上述情况，棉花损失价值占原价的 70%，大米损失价值占原价的 50%。试问在保险业务中这两种损失是否都属于部分损失 (Partial Loss)？为什么？ (304)
102. 有一被保货物——精密仪器一台，货价为 15000 美元，运载该货的海轮在航行中同另一海轮发生互撞事故。由于船身的剧烈震动而使该台仪器受到损坏。事后经专家检验，认为该台仪器如修复原状则需修理费用 16000 美元，如拆卸为零件出售，尚可收回 5000 美元。试问在上述情况下，该台仪器的损失应属何种损失？保险公司应如何处理这一损失案件？ (305)
103. 保险单的时效通常保持有多久？ (305)
104. 保险单上所列的有效期间是“从仓库到仓库”(From Warehouse to Warehouse)。但某公司由烟台出口到国外的货物采用集装箱运输，而集装箱不在烟台港而在青岛港，请问将货物运到青岛港的集装箱堆场时，保险是否即行开始？ (306)
105. 广州某厂出口货物到伦敦，货物已投保了广州到伦敦的一切险 (All Risks)。货物在新加坡因某种原因被卸货后，在 30 天内改由另外一艘货轮运往伦敦。请问，原来保险单的有效期是否仍然是到伦敦卸货后 60 天？ (306)
106. 假设交易条件为离岸价 (FOB) 及到岸价 (CIF)，买方提货出厂后，发现有损失、破损等现象，则买方的保单有效期限是否仍然是 60 天？ (306)

107. 保险单效力根据“协会货物险条款”(Institute Cargo Clauses), 在收货人收领时即告终止, 若货主受领后基于某种原因, 请求继续延伸保单效力, 在实务上应该如何办理? (307)
108. 货物在海运中受损或短少, 究竟应该向轮船公司, 还是向保险公司索赔? 具体手续应该怎么办? (307)
109. 一项集装箱运输属于整箱运输, 在由出口港到目的港的运输途中发生意外, 其损失应由哪方负担? 如应保险, 则该由谁出面投保? (308)
110. 按到岸价(CIF)成交, 发生事故须索赔时, 应由何方出面? (308)
111. 北京某厂以到岸价格(CIF)条件从国外进口一批货物。该外国出口商向当地的保险公司投保一切险(All Risks), 当货物运到天津港时, 发现有短量及受损现象, 而该保险公司在北京并没有分公司。请问该厂是否可向船运公司索赔或直接去函向出口商所在地的保险公司索赔? (308)
112. 假如货物装在甲板上, 是否一定要投保“舱面险”? (309)
113. 某厂从澳大利亚进口一批皮革, 装船时确已装入舱内, 途中不知什么原因被改装在甲板上, 因此在卸货时船上注有“货装甲板”(on deck cargo)的标注。本批皮革因受潮腐坏严重。请问: ①在已投保一切险时, 此种损失保险公司是否应该赔偿? ②是否可向船运公司索赔, 且索赔是否以提单上所记载的限额为最高金额? (309)
114. 假如某精密仪器在投保时投保的是一切险(All Risks), 按海上运输保险应该装在船舱内。如果船主或卖方擅自将该仪器装在甲板上, 当设备一旦生锈不能使用时, 保险公司是否负责赔偿? (309)
115. 承保受益人的权益转让时, 如何填写才算手续完整? (310)
116. 一批货物已投保平安险(FPA), 由于货轮在航行中发生碰撞事故, 使该批货物受到部分损失。试问: 保险公司是否应该给予赔偿? 又有另外一艘货轮, 在运送途中遭到暴风雨的袭击, 船身颠簸, 货物相互碰撞, 而发生部分损失, 在此情况下, 保险公司是否也应该给予赔偿? (310)
117. 有一批货物已按发票总值 110% 投保了平安险。载运该批货物的海轮于 5 月 3 日在海面上遇到暴风雨的袭击, 使该批货物受到部分水渍, 损失价值为 1000 元, 该海轮在继续航行中又于 5 月 8 日发生触礁事故, 又使该批货物发生部分损失, 损失货物价值为 2000 元, 试问保险公司按平安险条款赔偿应为多少钱? 为什么? (310)

118. 有一批货物投保了平安险, 该批货物在装船过程中, 有 8 件货物落海, 其中 5 件货物全部损失, 而另 3 件货物由于打捞及时, 仅造成部分损失。试问: 保险公司应负责赔偿几件? 为什么? (311)
119. 有一批货物已投保了平安险, 该货共 100 件, 装船时分装两条驳船, 打算驳运到货轮装船, 每条驳船装了 50 件货物, 在驳运过程中有一条驳船翻船损失了 50 件, 另一条顺利装船。请问: 是否可向保险公司要求赔偿该项损失? (311)
120. 有一批货物已投了平安险 (FPA), 受载该批货物的船舶为“东风号”。该轮在航行中与另一船舶“向阳”号发生互撞事故, 事后经调查确定, 两轮互有过失, 并确定各负 50% 的责任。在这种互撞事故中, 上述货主的货物共损失 2000 元。请问: 该货主应该如何进行索赔? 保险公司、“东风号”、“向阳号”货轮各应承担什么责任? (311)
121. 某批货物投保了水渍险 (WA), 载运该批货物的货轮在航行中遇到大雨, 而使货物遭到水渍损失。请问: 对此种损失是否可向保险公司要求赔偿? 如保险公司拒绝时, 其理由是什么? (312)
122. 我国内某公司按 CIF 价出口冷冻食品一批, 合同规定投保平安险加战争险、罢工险。当货物运到目的港后, 遇到当地码头工人大罢工, 港口无人作业, 货物无法卸载。不久因货轮无法补充燃料致使冷冻机设备停机。待罢工结束时, 该批冷冻食品已变质。请问: 这种由于罢工引起的损失, 保险公司是否会负责赔偿?
..... (312)
123. 国内某单位按 CIF 价向巴西出口大米 500 吨, 合同规定投保一切险加战争险、罢工险, 在巴西目的港卸货后, 由于码头工人罢工, 致使该批货品迟迟得不到提取, 在码头上遭雨淋, 使一部分大米变质。请问: 对该项损失应由哪一方负担?
..... (312)
124. 国内某公司向沙特出口一批柑桔, 装船后船公司为揽更多的生意而推迟开船, 一个月后才开船。柑桔运到目的港卸货时发现柑桔受热腐烂严重。如所投的是一切险, 则此项损失保险公司是否应给予赔偿? (313)
125. 信用证上规定不许转运, 而以子母船运输时, 由子船驳到母船是否算转运? 另外, 在保险方面应注意些什么, 以防子船沉没时可以获得赔偿? (313)
126. 投保一切险的化学品 (如 DMP) 必须要求保持极高度的干燥, 但常会因海运而受潮。由于水份过高变质而无法使用时, 买方将蒙受损失。而公证行却不视此为损失, 保险公司也不愿赔偿。关于这个问题在保险索赔上该如何解决? (313)

127. 以“到岸价格”(CIF)的条件出口商品到美国旧金山,但正好遇上美国码头工人罢工,因此海运公司将货物卸到洛杉矶港,客户即向保险公司要求赔偿,并同时向出口商要求协助解决。问:①此案责任应由哪方负责?如何解决较为圆满?②如已投保罢工险,保险公司是否应该负责赔偿损失? (313)
128. 一批货物本应在雅加达港卸货,但由于雅加达港工人罢工,船运公司把货物运到新加坡港卸船后即置之不管。试问:①船运公司是否有责任将货物运到提单上所标明的目的地?②在此情况下,保险公司是否也要赔付因此而发生的损失? (314)
129. 国内某厂从美国进口一批货物,出口商取得船上交货提单(on board B/L)后即向银行押汇,并由开证银行转来单证。当船抵达港口,凭提单(B/L)换小提单(B/O),打算提货时,却发现该批货物并未运来,经向船公司查询,知道该批货物竟然仍放置在装运港,并声称由下一船只运来,但我方由此可能蒙受巨大的损失。请问:①假如该批货物已投保了“一切险”(All Risks)或投保了“水渍险包括偷窃不能送达险”,则我方是否可以以“未能送达”(Non-Delivery)为由向保险公司索赔?②船运公司在提单(B/L)上所标明的船舶尚未从装运港启航之前就签发船运提单(Shipped B/L)或船上交货提单(on board notation B/L)时,其责任如何? (314)
130. 国内某厂以“离岸价格”(F.O.B)的条件从国外进口一大型设备,在接到装船通知后,我方投保平安险,但一直未接到货物。请问:我方是否可向保险公司索赔? (315)
131. 国内某厂从国外进口一批西装,以“到岸价格”(CIF)成交,并投保水渍险,且保单上注明“包括偷窃提货不着险条款”。货到后,我方发现有遗失及污损现象,经公证情况属实。请问我方是否可向保险公司索赔? (315)
132. 某厂以“离岸价格”(FOB)条件从国外进口零部件,我方同意装在甲板上并且投保平安险(FPA)加“舱面险”,在货物到达时,发现零部件有部分短缺(船在航行中未遭到不可抗力的天灾),请问我方是否可向保险公司索赔? ... (315)
133. 国内某单位以“离岸价格”(FOB)条件从新加坡进口一批纸箱包装冷冻食品,在目的港口卸货时,因船员操作失当,使冷冻机被关掉达6小时,内部温度的上升使批食品变质。我方的保险条件是“水渍险”,船运公司已承认其过失并同意赔偿,请问我方是否仍然可向保险公司提出索赔? (315)

134. 国内某单位以“到岸价格”(CIF)从国外进口货物,该单位投保一切险(All Risks),而且是仓至仓条款(Warehouse to Warehouse clause)。该批货物在上海卸货时,出现破损和短少,我方依程序向保险公司和轮船公司索赔,而二者皆置之不理。请问:①保险公司是否应该赔偿?如不赔偿,应向谁申诉?②出口方是否也应当分担风险?
..... (316)
135. 广东省某厂从日本进口一批机械设备,以离岸价格(FOB)成交。在设备运到广州港卸船时,部分部件倾落海底,经多次打捞,仍有一部分部件散失。试问我方的损失及打捞费用应该向谁索赔?如何索赔? (316)
136. 国内某厂以成本加运费价(CFR)条件从国外进口货物,提单上注有“如因码头或仓库拥塞而须实施驳运时,则所产生的风险与费用由买方负责。”请问:①该项声明我方是否可以接受?②如果我方投保一切险(All Risks),在驳运中发生损失时,是否可以向保险公司索赔? (316)
137. 某公司向国外进口一台价值为5万美元的设备,以“到岸价”(CIF)成交。该设备运到大连港口时发现设备由于起卸不慎而有一定程度损坏。请问我方应如何处理?如何请求索赔? (317)
138. 某厂以到岸价(目的港广州)(CIF Guang Zhou)条件进口商品100吨,在广州港口用驳船卸货时因遭遇台风沉没一艘,因此安全卸货的重量只有90吨,保险种类是“水渍险”(WA only),问:我方应按90吨还是按100吨货物付款?
..... (317)
139. 子母船装运货物,在子船未装上母船时沉没,保险公司是否应该赔偿?
..... (317)
140. 某厂以到岸价(CIF)从国外进口一批车辆,在港口码头卸货时,有少数车辆由于港务局卸船工具不良而发生损坏。当时由船运公司代理出具损坏事故证明,事后我方以此证明及公证报告等向该家船运公司索赔修理费用,但船运公司以“该批车辆是以‘卸货费用与船主无关’(FO)条件承运的”为由拒付该项破损修理费用。请问:①船运公司的拒付是否合理?②该批车辆在国外装船时已投保一切险,如果船运公司确实可以不负担责任,我方是否可以根据破损证明、公证报告及保险单等证件,改向保险公司索赔? (318)
141. 某单位出口一批机器设备到伦敦,装船时包装并未破损,提单是清洁提单,但船抵达港口卸货时,其中两箱最主要的机器的木箱破坏严重,机器已不能使用。经

- 取得当地港务机关证明，连同公证行报告等向保险公司索赔，未得到答复。请问：
①在此种情况下，保险公司是否应该给予赔偿？②如保险公司不赔，船运公司是否应该负赔偿责任？ (318)
142. 以离岸价格 (FOB) 或以成本加运费价 (CFR) 条件从国外进口一批货物，结汇后尚未投保，而船已开出或已抵达目的港，但未卸货，这时收货人才向保险公司提出要保。请问：①保险公司是否会接受要保？②若货物在运送途中发生短少或缺，保险公司是否会给予赔偿？ (318)
143. 国内某厂家以到岸价 (CIF) (目的港广州) 进口数批机械设备，在货物到达广州后，我方会同有关单位 (包括商检局) 预先检验，发现外形良好、无破损，但没有开箱检验 (事实上在广州港无法开箱)，但当货物运到工厂时，箱子的外表仍然良好，开箱复检时，发现破损及短少。请问：①我方应该向谁索赔？ (外国出口商附有出口独立公证报告) ②如果保险公司、船公司和外国出口商三者互相推诿，不予理睬，此时我方应采取什么措施以挽回损失？在本案例中，如总价值是到岸价 1 万美元，根据保险公司的规定：最高保额只有 1.1 万美元 (投保一切险)，而设备破损率达 80% 且损坏的设备性能失灵不能使用。在此情况下，请问：③如果保险公司愿意赔偿损失 (80% 的破损件)，从表面上看我方并未受损，但现在因为该种设备的价格上涨到 1.5 万美元，再订购时要多付若干货款，在此情况下，我方怎样做才能少受损失？④如果再加上关税及运杂费 (设总计为 6 千美元)，则我方损失将会更大，请问有什么办法使我方避免支付该项费用？⑤如果保险公司认为该机器可以修复，只同意赔偿修理费，但我方认为修复后性能不佳，不打算接受，应该如何处理？ (319)
144. 某厂以到岸价格 (CIF) 进口货物，而出口商在货物装船取得提单后，还没有到银行押汇，货物即起火烧毁，则应该由何方索赔？ (320)
145. 某厂在进口散装黄豆时，仅投保一切险 (All Risks)，而没有加保“受潮受热险” (Damage Caused by Sweating & Heating)，当部分黄豆在运输途中由于船内机房内的锅炉而烤焦时，保险公司是否应该给予赔偿？ (320)
146. 进口一套机器设备，用 5 个木箱包装妥当，但用吊车吊货时，其中一箱掉落在地上摔坏而使该套机器设备不能使用。在此情况下，应该怎样索赔？如果进口方的信用证上注明的是到岸价格 (CIF) 条件，又该如何索赔？ (320)
147. 某公司经由中间商转让不可撤销信用证 (Irrevocable L/C) 一张，向该公司订购机器，条件是成本加运费价 (CFR)，目的港伦敦。其信用证的有效日期与押汇的最

后日期均为 9 月 3 日, 该批货物本来预订在八月装船, 但该信用证上指定必须装船龄为 15 年以内的船只, 所以船期延误到 9 月 16 日才装上船, 事后请船运公司出具倒签提单 (Back date B/L) 并于 9 月 16 日押汇完毕 (出具保证书)。该船于 18 日出港, 22 日沉没于海底, 24 日该公司通知买方并询问其是否已经保险, 但于 10 月初该公司接到押汇银行通知为拒付 (Unpay)。试问①卖方装船后是否有义务通知买方, 如果没有通知而发生沉没, 卖方 (该公司) 应负何责任? ②假如买方于九月六日投保, 但提单上装船日期为 9 月 3 日, 保险公司是否应该赔偿? ③如果买方拒付 (Buyer Unpay), 其保险是否可索赔? ④依照惯例, 应该何时押汇? (321)

148. 卖方在货物装船后未及时将装船日期及船名通知买方, 因此买方未能向保险公司投保。如果此时该船发生事故而使货物受到损失时, 请问其责任应由哪一方负? (322)

149. 广州某进口公司从美国以船边交货价格 (FAS) 条件进口货物, 则在出口港仓库的水险应由哪一方投保? 该进口公司如果已投保一切险, 是否已包括出口港的仓库火险? (322)

150. 广州某厂出口一批货物到新西兰, 由于没有广州到新西兰的直接航线, 必须经过转船才能运达。虽然此批货物已有保险, 但在保险单上未注明转船。货物到达目的地时有了损失。请问此时保险公司是否应该赔偿损失? (322)

151. 在向非洲出口时常常需要在某一港口转船, 而船名又事前不可得知。请问: ①对此类保险, 若发生事故是否可获得赔偿? ②如需通知船名是哪一方的责任 (买方还是卖方)? (323)

152. 保险单上标明了转船地点, 但由于某些原因, 轮船没有能够按保险单上标明的地点停靠, 使转船地点发生差异。请问: ①在转船中发生损失后向保险公司索赔, 保险公司是否可以拒赔? ②一旦保险公司拒赔又该如何补救? (323)

153. 以到岸价 (CIF) 条件出口货物, 货物在装船前已经有破损, 在船运公司提出赔偿保证书 (L/I) 后, 得到清洁提单 (Clean B/L)。到达目的地后买方提出索赔。请问: 保险公司是否应该给予赔偿? (323)

154. 向某国出口商品时, 由于该国进口关税很高, 买方大部分 (40% ~ 50%) 用电汇 (Cable Remittance) 付款, 信用证所开金额约占 60%, 保险金需要投保全额保险 (Full Amount), 在这种情况下发生损失向保险公司索赔时, 保险公司是否承认?

- (324)
155. 超过当地货物价格很高的不定值货物水险, 经保险公司承保后, 如果发生意外, 保险公司是否应该按保险金额赔偿? (324)
156. 国内某厂以“成本加运费价”(CFR)从国外订购一批货物, 而外商在后来寄给该厂的报价单却是到岸价(CIF)。货物运到上海港时发生损坏, 双方都未办理保险。因为该厂(买方)误以为外商是以“到岸价格”给予优惠才未办理保险。请问: 在上述情况下所遭受的损失应由哪方负责? (324)
157. 如保险公司以进口地或出口地或航程中爆发战争或可能爆发战争为由拒绝承保或提高保险费。请问: 进口商应采取什么措施? 有无法律依据来防止保险公司的拒绝承保或提高保险费? (324)
158. 上海某厂以“到岸价”(CIF)从日本进口一批货物, 提货后检验时发现严重碰伤, 于是请公证处作公证报告, 并分别向保险公司、船运公司及卖方索赔。但是, 船运公司的回答是: 碰伤是由于包装简陋所致, 拒绝赔偿。保险公司避而不答。日本出口商的答复是: 尽量催促保险公司理赔。但此事已拖延 3 个月, 仍无结果。请问: 我方该如何办理, 索赔日期期限是否已过? (325)
159. 从国外进口无烟煤合同规定以量水尺作为交货数量, 保险范围为平安险(F. P. A)、短量险(Shortage Risk)、内陆运输险(Inland transit)或一切险(AR)、内陆运输险。货物运到交货地后, 则以磅秤作为收货数量的标准。此时若发生短缺, 保险公司如何处理? 若以预约保险单方式投保, 保险公司能否拒绝对短缺损失承保? (325)
160. 从国外进口某商品, 合同条件为离岸价(FOB)。国外出口商要求我方投保“陆上损失险”, 我方应如何处理? (326)
161. 我国由欧洲进口货物时, 有时要在中途转船, 而我方不知道转船或忘记通知保险公司, 或者因为“CIF 价”条款而不知道应该通知哪家保险公司。如果发生事故, 请问: 应由谁担责任? 应如何处理才较为妥当? (326)
162. 如果没有投保转船险, 而船运公司又自行转船, 原保单是否仍然有效? (326)
163. 如果运载保险货物的轮船中途被扣留, 另找其他船只承运到目的港, 则该保单是否仍然有效? (327)
164. 国内某厂自美国以到岸价(CIF)条件进口一批器材, 保险范围是一切险加战争险、罢工暴动险(All Risk, War Risk and SRCC)并加保内陆运输险到仓库为止。

- 出口商也照此投保。该批器材以集装箱 (CFS) 运到码头, 该厂前往取货时并未破损, 以卡车运到工厂仓库时, 由于装卸工人的操作失误, 使一箱落地损坏, 该厂即向保险公司索赔。请问保险公司是否应该给予赔偿? (327)
165. 按保险的起讫由保险单所列地点的发货人仓库起, 直到货物运到保险单所列的目的地收货人的仓库为止, 同时卸货后 60 天内由保险公司负责。此时, 若收货人在此期间发生失窃时, 按理应当要求赔偿, 但: ①收货人应当具备何种证件? ②如果收货人所在地有保险公司的理赔代理人, 则应向其代理人提出索赔, 还是向国外的总公司提出索赔? 哪种索赔方式更方便? ③保险人故意拖延, 迟迟不给赔偿, 收货人请国外出口方督促保险人赔付, 保险人也藉口拖延, 应该如何办理? (327)
166. 如果信用证上规定: 目的地旧金山陆地上交货, 请问保险公司责任到何处为止? (328)
167. 某厂因库房原因, 进口货物需要于 60 天后提取, 是否可以以此要求保险公司将保险期限延长 1 个月? (328)
168. 某厂进口一箱机器部件, 卸货后却停放在露天码头上, 没有进库。由于进关手续问题耽搁了提领。在卸货后的第 59 天才提运到该厂内仓库。当开箱验收时发现内层的塑料包装外层积水、部件生锈, 已无法使用。保险公司是否应给予该厂损失赔偿? (329)
169. 美国保险公司的保单内规定货物运到最后的卸货港口, 从船上卸货完毕时算起, 15 天内必须提货, 否则保险失效。但我国海关手续较麻烦, 无法在 15 天内办妥入关手续提货时, 应该如何补救? (329)
170. 国内某钢铁公司出口一批钢材, 经装船取得清洁提单, 完成押汇并投保了平安险 (FPA), 船抵达目的港后随即将货物卸在码头上, 未经买方验收即开船离去。买方提货时发现短少现象, 并且部分货物的标记已经脱落。买方请求该公司赔偿。请问: ①索赔手续应该如何办理? ②如已投保了一切保险, 是否可以向保险公司索赔? (329)
171. 以成本价加运费价 (CFR) 出口货品, 到达目的地后发现若干货物受损, 因此国外进口商即向保险公司索赔, 但保险公司以没有公证人的公证报告为由拒绝接受。但进口商称索赔的款项不足以付公证人的公证费, 因为金额只有 100 多美元, 希望保险公司赔付, 如果要公证报告的话, 公证费由保险公司负担, 并来信给出

- 口厂家,要求厂商与保险公司交涉。请问此案应该如何解决? (330)
172. 某厂以承兑交单 (D/A), 成本加运费价 (CFR) 180 天期限条件出口产品。交货时,该厂为保险起见,可否自行保险以防买方不保?如发生问题时该出口厂家是否可以索赔? (330)
173. 在以到岸价 (CIF) 成交时,保险单背书后,索赔权是否已转让? (331)
174. 国内某厂以成本加运费价 (CFR) 条件从国外进口货物,并投保了一切险 (All Risks)。如果国外出口商发生短装现象,此时该厂是否有权向保险公司申请赔偿? (331)
175. 某厂以离岸价 (FOB) 条件成交出口商品,外商 (买方) 已保险。船舶在运送途中遇到大风,桅杆折断,该船返回修理。船上货物未损。此项修理费是否属于共同海损?外商所投保的保险公司是否应该给予赔偿? (332)
176. 青岛某厂从日本进口一批钢件,提货时发现生锈现象。该厂已投保了一切险 (All Risks), 请问:该厂是否能够获得保险公司的赔偿? (332)
177. 某公司从美国进口价值达 20 万美元的面粉,在运输途中遇风浪,大量海水灌入船舱内。到达上海港时,经商品检验部门检验结果证实,该批面粉已全部变质,应予销毁。请问:①如果该公司只投保平安险 (F. P. A), 是否可向保险公司获得索赔?②如果投保的是水渍险 (W. A), 结果又会怎样? (332)
178. 新疆某牧场原定出口十匹骏马到日本,由于气候恶劣,飞机暂时不能起飞,这批马在乌鲁木齐机场停留数日,结果因无草料而饿死。而外国进口商已投保了一切险 (All Risks), 试问保险公司是否应该给予赔偿? (333)
179. 上海某厂以装运港船边交货 (FAS) 条件从美国进口一批货品,美商一再要求该厂应加保 30 天火险 (30 days fire risk clause)。请对该项条款作简要说明。 (333)
180. 福建某厂从日本进口一批货物,以到岸价格 (CIF) 成交。货物在出口港装载一部分后,船只遭火灾而受损。日本出口商以已装载的部分货物价款签发汇票向该厂要求付款,该厂在付款后打算凭日本出口商转来的保险单向保险公司索赔,请问该厂是否可获得赔偿? (334)
181. 上海某厂以到岸价 (CIF) 从英国进口一批货物,约定投保金额为到岸价总值的 110% , (110% of CIF Value), 但是英国出口商实际投保的金额为到岸价总值的 120% (120% of CIF Value)。货物在运输途中遇到海难沉入海底,该厂已凭装船文件将货款支付给英国出口商。请问:英国出口商对于多保的 10% 部分是否可以

- 从该厂收回？保单的权利是否全归进口商所有？ (334)
182. 一货轮在海运途中 A 舱失火，经及时扑救仅损失了 A 舱中甲顾客的货品，而另一舱中乙顾客的货品未受损失，请问此情况是否构成了共同海损？ (335)
183. 大连某厂由国外进口一批货物，并向保险公司办妥保险，保险种类是一切险加内陆运输险 (All Risks & Inland Transit)。货物到达大连后，发现部分货品发生破损，并且这些破损的物品都是不符合合同规定的规格的货品。当该厂向外国出品商要求换货时，外商要求我方退回完整的物品，因此，该厂向保险公司要求索赔。保险公司以该批物品属于非承保范围内的物品而拒绝赔偿，请问保险公司的做法是否合理？外商的要求是否合理？ (335)
184. 福建某厂以成本加运费价 (CFR) 从日本东京进口货物，并向保险公司投保了一切险 (All Risks)。由日本某船运公司承运从东京到厦门，在运送途中该船出现故障被迫返回东京港，而转由韩国一家船运公司承运。这时日本那家船运公司宣布倒闭，但没有宣布海损。福建该厂仍然向原来保险公司续保。问：福建该厂家能否向保险公司索赔转船费用？保险公司有什么理由可以拒绝赔偿？ (336)
185. 上海某厂进口一批化学品。①怎样才能保证货物完好地运到上海港？②在货物到达后存放在集装箱堆场，在未提货之前先取样，发现品质已有变化（但仍可用，而只能降价处理），应该如何向有关方面索赔？③进口条件是到岸价格 (CIF)，保险由国外出口方办理（我们开出的信用证是保一切险），是否可以向保险公司索赔？在此情况下应向谁索赔，其程序及必备资料有哪些？④我方在开信用证时应写入怎样的文句，才能避免和应付这种情形？ (336)
186. 某厂用集装箱出口（集装箱整装 (C. Y. cargo)）一批货物，共分装上 3 个集装箱内。当时正是 9 月，船运公司早已通知 9 月 22 日结关，货物要在 9 月 20 日前送入其指定的集装箱堆场。在 9 月 22 日当天上午，已通过海关人员检关，随时可送到码头装船。但下午由于台风带来水灾，三个集装箱全部落入水中，后经打捞及时，把集装箱烤干后，未浸水的一部分及从工厂重新补来的一部分重又装入集装箱内出口。此项出口由买方负责投保水险。海运公司及集装箱场均以天灾无法抗拒为由，不负损失赔偿责任。但集装箱整装 (C. Y. cargo) 可以视为已出口。在这种情况下，是否可以请对方保险公司赔偿？(信用证标明为买方海上保险) ...
..... (337)
187. 国内某单位按 CIF 条件从中东进口某批货物，由于海湾战争货轮于运输途中被扣。合同规定投保水渍险附加偷窃提货不着险 (W. A. including TPND)。我方在提货

- 不着后便向保险公司提出索赔。请问保险公司是否应给予赔偿？在这一交易中如果当初投保的是水渍险加交货不到险（W. A. including Failure to Deliver Risk）则保险公司是否应给予赔偿？为什么？（338）
188. 国内某单位向非洲出口一批货物，共 300 箱。投保的险别为平安险。在装船时有 8 箱因吊钩脱扣而落海，请问在以下价格条件下，损失的责任负担：①按 CIF 条件出口；②按 CFR 或 FOB 价格条件出口。（338）
189. 国内某公司按 CIF 马赛条件向法国出口一批仪表，并投保了一切险，后来外商来电要求投保时将保险保到法国的巴黎，多付的保险费由外商负担。请问对此项要求我方是否可以接受？（338）
190. 国内某厂按 CIF San Francisco 出口一批货物，后国外开来的信用证上要求在提单上的“Shipping Mark”栏加注“San Francisco OCP New York”字样。我方在投保时为了单证一致，保单上的有关项目也照此填写。请问：在此情况下，保险公司的责任到何时为止？（338）
191. 国内某厂按 CFR 条件从日本进口一批彩电，我方于 11 月 28 日 9 时接到日方来电称货已装船。我方便于 29 日上午 10 时办理投保了一切险。不料在 29 日下午 5 时收到船方来电称“货轮于 11 月 28 日下午 6 时着火，货物被焚。”请问：在此情况下，我方是否可向保险公司索赔？（339）
192. 青岛某厂向澳大利亚出口一批货物，按 FOB 成交后，外商来证要求我方替其在我国代办保险，并指定保险单抬头为买方（外商）。我方按要求给予办理了保险，请问在此情况下保险责任还是“仓到仓”吗？（339）
193. 对于粮食（如米、面），在投保一切险（All Risks）的情况下，如在海运过程中，在船上受水渍或油渍或散落在船舱、码头仓库中，已完全不能食用。对这部分损失保险公司是否应该负完全赔偿责任？（339）
194. 货物（如粮食类）已经投保一切险（All Risks），但该货物在海运途中在船上遭水浸或油渍已完全不能使用，而该货物又不能永远放置在船上，必须卸下后再做处理，其作业应由哪方负责？其费用由哪方负担？（339）
195. 承保货物原航线并不在备战地区内（所以未加保战争险），但由于船只零件损坏等船本身的因素而被迫驶入备战地区。请问：①此时应加保的战争险的保险费应由谁负担？②如该船进入备战地区后，在货物未加战争险前发生事故，此时再加保战争险，保险公司是否会接受？如保险公司不承保，该项货物之损失又该如何索赔？

- (340)
196. 船只在卸货港卸货一半或一部分后, 船主未征得货主及保险公司的同意, 擅自将船驶离指定的港口进船坞或另一港口修理或卸货。如该货物在此段航程中(码头 - 船坞 - 返码头), 发生海损, 保险公司是否应该给予赔偿? (340)
197. 如果货物已投保一切险(All Risks) 和内陆运输险(Inland Risk), 而在海关放行后在提运途中发生意外事故, 而车主无力赔偿, 可否要求保险公司给予赔偿? 如果在买方厂房内卸车或在开箱搬运中损坏, 保险公司是否给予赔偿? (341)
198. 上海某厂从德国进口一批化学原料, 投保了一切险。货轮抵达上海港提货时发现该批化学原料已经变质。该厂立即通知海运部门及保险公司指定的公证处一同作出公证, 并检附有关文件向保险公司索赔, 但保险公司却以该批货物的变质是属于固有瑕疵(Inherent vice) 而拒赔。请问: 保险公司的拒赔是否合理? (341)
199. 若交易经过国外代理商, 报价的条款为到岸价格(CIF), 佣金 5% (CIF C5%), 信用证上列明:
- | | |
|----------------------|-----------------|
| 交易金额(Total Amount) | US \$ 10000. 00 |
| - 5% 佣金(Com) | US \$ 500. 00 |
| | US \$ 9500. 00 |
- 在未规定投保金额的情况下, 投保额应当是 US \$ 10000 , 还是 US \$ 9500 ? (341)
200. 保险条款中写有: 一切险与协会货物条款相同(All Risks as I. C. C) 作为国际保险条例是否需要照抄? 在以离岸价(FOB) 条件成交, 投保通知书必须注明运费时, 其投保日期可能会拖延, 在此情况下应该如何办理? (342)
201. 保险费率是否有世界通用的性质? 是否依国别、地区、政府而有所区别? (342)
202. 海运运费及保险费如何计算? (343)
203. 如果要出口纸张到国外, 对于出口厂家来说, ①应以哪种价格条件为好? [离岸价(FOB)、成本加运费价(CFR)、到岸价(CIF)] ②如仅保水渍险(W. A.) 是否包括“淡水雨淋”(R. F. W. D.) 在内? ③数量是以面积计算好, 还是以重量计算好? (343)
204. 国内某厂打算向国外出口一批日光灯。由于日光灯体积细长又容易破损。请问:

- 应投保哪一种险较好？其费率多少？包装方面有什么规定？ (344)
205. 某海运公司用远期支票支付保险费，支票未兑现前（因未到期）货轮沉没，保险公司是否可以以保险费未收而拒赔？ (344)
206. 当散装货物到货时的数量超过发票（Invoice）数量时，是否应该追加保险费？超过部分检验费是否照付？ (344)
207. 大连某公司以 CIF 价格条件向日本贸易商开出一张信用证订购货品，贸易商将此信用证转让给该国某制造商出口，货物到达大连港后发现短缺现象，而此时制造商已倒闭，人也不知去向。大连该公司即向保险公司索赔。①保险公司称未付保费，拒绝赔偿，但又称如补交保险费，则愿意受理，此时该公司该如何处理？②贸易商称信用证转移后，一切与之无关，对此项损失是否不应负任何责任？③如该公司向保险公司索赔，保险公司拒赔是否合理？ (344)
208. 请问危险品及半危险品投保一切险的保险费大约是多少？ (345)
209. 我向挪威出口一批货物，装于 × × 号货轮上。同一货轮上还有日本和韩国的货物，三家货物的价值分别为 60 万美元、75 万美元，32 万美元。船在航行途中触礁，船身底部发现一处裂口，涌入大量海水，致使仓内部分货物遭水浸泡。船长命令将船驶上浅滩进行补救，尔后为了起浮又将部分笨重货物抛入海中。请问：①在这一连串损失中，哪些属于单独海损，哪些属于共同海损？②如设共同海损为 10 万美元，该货轮价值 110 万美元，则对各有关方面应如何进行分摊？ (345)
210. 国内某公司拟从日本进口一批货物，价格条件是 FOB。请问：①应如何计算保险金额及保险费用？是否需要加成？②如果价格条件是 CFR 或 CIF 又该如何计算？ (346)
211. 我大连某贸易公司向日本出口一批水果，发票总金额为 USD15000，加一成投保了一切险和战争险，费率分别为 0.7% 的 0.3%，问该笔投保金额和保险费各为多少？应如何计算？ (346)
212. 国内某公司拟向美国出口一批商品，我方的标价是每公吨 USD1000，CIF 纽约。美商来电要求改报为 CFR 纽约。设商品只加一成投保一切险，保险费率为 1%，则我方的报价应为多少？ (346)
213. 我向英国出口商品报价是每公吨 USD1600CFR 伦敦。外商来电要求改报 CIF 伦敦价。该商品投保加一成投保一切险和战争险，保险费率分别为 0.55% 和 0.04%，请问：我方新的报价应当是多少？ (347)
214. 请举例说明应如何使用常数表？ (347)

215. 我向英国出口一批商品，共 15 吨，每吨单价为 1600 美元，加一成投保一切险，但当货物达抵伦敦港时，外商（买主）发现短量 1.2 吨。请计算一下货主损失金额。保险公司是否给予赔偿？货主办理索赔时应提供哪些必不可少的证据？.....
..... (347)
216. 国内某服装公司从日本进口一批衣料，并投保了一切险，但货物在运输途中由于发生火灾损坏了 50%，价值约 3 万美元。经查一切险所包括的 11 种附加险中并无火险，请问我方是否可向保险公司提出索赔？..... (347)
217. 我方打算从国外进口一批镀锌纤板，该纤板容易受潮生锈（货物开封后如不立即使用，在一二日内即开始生锈）。请问：我方应投保何种险？..... (347)
218. 投保一切险的进口货物申请赔偿时，是否一定要添附船运公司的破损证明书才能向保险公司要求索赔？如果没有破损证明书而在货物打开时发现破损情形，如何向保险公司请求赔偿？..... (348)
219. 某外商向上海某厂电报订货一批衣料。该厂在尚未接到信用证前，就以离岸价（FOB）装船运出。该船中途失火，衣料全部被烧毁，请问该厂的损失应该如何索赔？
..... (348)
220. 信用证上规定 Insurance policy to be issued in favor of and to the benefit of L/C opening bank 或 in the name and to the benefit of the shippers endorsed to the L/C opening bank，这些规定是什么意思？按照上面规定保单如何开？..... (349)
221. 请问保险单、保险凭证及暂保单的区别是什么？..... (349)
222. 保险单上的船名与提单相同，而提单上因注明“转某某船”或“替代船”，到达目的地时，往往因并非原提单上所载明的船，而发生单据不一致，付款银行是否有拒付的可能？..... (350)
223. 当货物短缺或破损时，货主往往要求船运公司赔偿，如船公司不予赔偿，则货主应如何处理？..... (350)
224. 广州某出口公司以 CIF 马赛向法国出口一批商品，发票总金额为 36000 美元，投保的是一切险加战争险，合计保险费率为 1.3%，按发票金额 110% 投保，试计算应付的保险费为多少？..... (351)
225. 在以到岸价格（CIF）成交情况下，与离岸价（FOB）和成本加运费价（CFR）相比较，在缮制保险单据时，被保险人将有何不同？..... (351)
226. 我公司向国外出口一批货物，国外开来信用证规定：“Confirmation issued by the

People ' s Insurance Company of China , Confirming the Merchandise was Loaded in a good and sound condition ” (由中国人民保险公司出具确认书 , 保证装载货物完整无损)。请问 : 我方可否接受 ?	(351)
227. 各种产品分别应投保什么险 ? 请予详细说明。	(352)
第七章 国际贸易实务 (七) 信用证与押汇	
1. 什么是信用证 ? 它有何特点 ?	(360)
2. 信用证的当事人通常有几个 ? 各有关当事人之间的关系如何 ?	(361)
3. 信用证的基本内容包括哪些 ?	(362)
4. 什么是假远期信用证 ? 我方在什么条件下可以接受假远期信用证 ?	(362)
5. 什么是红条款信用证 ? 什么是绿条款信用证 ?	(362)
6. 什么是有追索权信用证 , 什么是无追索权信用证 ?	(347)
7. 什么是偿付银行 ? 偿付银行在什么情况下才为开证行偿付 ?	(362)
8. 什么是循环信用证 ? 循环信用证的循环方法有几种 ?	(363)
9. 信用证项下的交单付款与托收项下的付款交单两者有何区别 ?	(363)
10. 进行国际贸易时 , 在填写信用证申请书和合同书时应重点注意哪些事项 ?	(363)
11. 如何填写信用证才能防止各种风险的发生以避免对出口商不利 ?	(364)
12. 何谓不可撤销信用证 , 其办理手续如何 ?	(364)
13. 在什么情况下 , 可以接受可撤销信用证 ?	(365)
14. 在我国是否可接受可撤销信用证 ?	(365)
15. 信用证的转让手续如何办理 ? 应注意哪些事项 ?	(365)
16. 信用证未言明可转让 , 但规定 “ 第三者托运人可接受 ”。这是否表示信用证可转让 ?	(367)
17. 可转让信用证转让后 , 第一受益人是否享受权利及担负义务 ?	(367)
18. 对于电报偿付条款信用证的应用中应注意什么问题 ?	(368)
19. 按照《跟单信用证统一惯例》(UCP) 第四十八条解释 , 信用证必须在确切表明 “ 可转让 ” 时方可转让 , 但当国内信用证 (Local L/C) 发生转让时其法律效果如何 ?	(368)
20. 信用证未载明 “ 可转让 ” 时 , 能否转让 ?	(369)

21. 由国外客户开来的信用证原为不可转让,当受益人请求对方更改为可转让时,对方竟不经受益人同意,将受益人的名称改为另一贸易商名称。请问这种片面修改是否合法?原受益人可否坚持其权益? (369)
22. 如果信用证未注明可转让,是否可凭受益人出具的转让同意书予以转让? (370)
23. 贸易商将可转让信用证转让给制造厂家,厂商是否可要求该贸易商提出“付款保证”? (370)
24. 贸易商将可转让信用证分别转让于甲、乙两个厂商,信用证规定在一定时期内分两次装船,每次为 10000 公斤。甲、乙两个厂商第一次各装 5000 公斤,甲厂按期交货,而乙厂因故无法交货,请问该信用证是否仍然有效?甲厂的货款是否有保障? (370)
25. 受益人请求办理信用证转让,转让行是否可以拒绝?信用证的转让是否可将《跟单信用证统一惯例》第四十三条所规定的提示单据期间缩短? (371)
26. 在三角贸易中,如买方是在菲律宾,原信用证由买方开到日本一家贸易商,再由日本此贸易商从银行开出姊妹信用证。请问日本这家贸易商的姊妹信用证与买方的原信用证的关系是什么? (371)
27. 什么是担保信用证?它和银行保函有何不同? (371)
28. 开担保信用证的银行,是否必须为商业银行?其他银行是否也可以? (371)
29. 进口单位接到国外银行开来的履约保证用的银行保证书(如信用保证书或信用证书),应注意哪些问题? (372)
30. 银行保证书有哪几个主要当事人? (372)
31. 什么是见索即付保函? (372)
32. 国内某厂为向银行借款,经国外的外汇银行开来担保信用证作保证时,本国银行对此种信用证应注意哪些事项?如果信用证条件为某年某月某日起至某年某月某日,假如此厂商在一定金额限度内向银行借款未得贷款时,可开出汇票检附(certificates)向开证行请求赔偿,则银行可否允许此种借款随还随借,循环借款?或须再向开证行将原 L/C 修改加上准许循环借贷的条件?有何理由? ... (373)
33. 什么是议付信用证? (373)
34. 私下转让的可转让信用证(Transferable L/C)效力如何?接到这种信用证应注意哪些问题? (373)

35. 有些银行开出的信用证有关于汇票的规定：“draw without recourse on the drawee”，请问上列无追索权（without recourse）是对出口商、进口商还是对开证银行无追索权？（373）
36. 汇票上“无追索权”是指什么意思？（374）
37. 开证银行在开立带有“无追索权”（without recourse）字样的信用证时对开证银行有何利弊？（374）
38. 银行坚持必须将无追索权的信用证改为有追索权的信用证，才肯接受押汇，这是否合理？（374）
39. 何谓保兑信用证（Confirmed L/C）？应如何签发？（375）
40. 买方购货要求开立 120 天信用证，利息由买方负担，卖方要求买方所开信用证应经卖方指定的银行保兑，此时应如何辨别信用证有没有经指定银行保兑，在信用证上有没有文字表示？（376）
41. 请说明一下直接付款信用证（Straight L/C）应注意哪些问题？（376）
42. 从美国收到信用证一张，有如下条款：“Beneficiary’s Statement with the wording：Seller represents that the merchandise sold hereunder is not being sold to at less than its fair value，as that term is defined in the United States Anti – Dumping Act of 1921，as amended，and seller further warrants the non – applicability of dumping duties under that Act with respect to the merchandise sold hereunder.” 请问此种陈述的作用何在？对出口商有什么不利？（377）
43. 自美国开来的信用证，往往要求在发票上面要注明“This is arm’s-length transaction”，请问这是什么意思？（377）
44. 有一外来信用证，其开证银行如下：The Eastern Bank，Limited（Incorporated in England）Wholly – owned subsidiary of THE CHARTERED BANK（Incorporated By Royal charter 1853）请问，对此应如何解释？请问按 UCP500 规定，应如何看待分支行的地位？（378）
45. 在信用证条款中，误将“PART II”写成“PORT II”，请问，诸如此类的小错误，应要求客户修改还是在文件上将错就错写“PORT II”？（378）
46. 对于信用证的修改条款卖方是否可以不予履行？如有于卖方不利的信用证修改条款，是否可以将其退回？（378）
47. 国内某厂商接到信用证后，审核各项条款并没有发现不妥之处，但买主忽然自动修改信用证，列明一些于受益人（该出口厂）不利条款。在此情况下该厂家是否可

- 以不理睬信用证的修正条款，而以原来信用证各条款为依据来装船备单押汇？ ...
..... (379)
48. 在实际业务中，某些开证行为减少被动，在开立不可撤销信用证或随后的修改书中加列了如下条款：“除非受益人在一定时期内或某一特定日期前正式拒绝修改，届时任何修改将自动生效。”请问上述条款的法律效力如何？ (379)
49. 买方修改信用证增加条款，卖方是否可以通过银行加以拒绝？ (379)
50. 不可撤销的信用证，在信用证未过期的情况下，具备何种理由才可撤销？
..... (379)
51. 分期付款出口，第一批货物已经装运且汇票已经进口商承兑，此时能否修改信用证？ (380)
52. 信用证因有瑕疵而要求修改，如果在单据押汇后，国外信用证修改才到，请问该瑕疵是否因其修改，而可视为无瑕疵？ (380)
53. 在信用证上常常看到这样的条款：“letter of credit is nonrestricted”，这是什么意思？该条款在信用证上的影响如何？ (380)
54. 请简要介绍一下什么是“电提”，什么是“表提”，及两者的主要区别？
..... (381)
55. 什么是打包放款（Packing Credit）？打包放款是否等于预支信用证？为什么？
..... (381)
56. 什么是光票信用证（Clean Credit）？它与空白信用证（Marginal Credit）有什么区别？
..... (381)
57. 出口押汇与打包放款有无区别？它们之间有何异同点？ (382)
58. 什么是出口押汇？出口押汇与出口托收是不是一回事？为什么？ (382)
59. 什么叫重复押汇？ (383)
60. 什么是转押汇？ (383)
61. 如何判定信用证必须经哪家银行押汇或转押汇？ (383)
62. 我国外汇银行在什么情况下不做“押汇”？ (383)
63. 信用证、购买证、授权支付书是否是一回事？它们之间的区别何在？ (384)
64. 请解释一下什么是循环信用证。 (384)
65. 为确保债权，担保信用证（Stand - by Credit）应载明哪些条款？其条款内容如何？
..... (385)

66. 什么是担保信用证? 哪些银行可开立担保信用证?	(385)
67. 信用证上有下列句子, 请问其明确意思:	(385)
68. 开出背对背信用证的开证银行担负什么责任?	(386)
69. 假如香港银行开出信用证给香港甲公司, 甲公司凭该信用证开立背对背信用证到广州某代理商, 而该背对背信用证是否可再转让?	(386)
70. 在背对背信用证 (B/B_ L/C) 条件下, 制造厂是否可向背对背信用证的开证银行查出原信用证的开证银行, 进而查出国外进口商是谁?	(386)
71. 什么是商人信用证 (Merchant's credit)? 其效力如何?	(387)
72. 为何信用证规定货款有的由开证银行偿付, 有的由第三银行偿付? 如由第三银行偿付, 则与开证银行之间有何关系?	(387)
73. 国外有以个人名义开来的信用证, 其可靠性如何?	(372)
74. 国外有可转让信用证开给个人时, 此信用证可否转给出口商出口?	(387)
75. 银行应信用证受益人的请求, 根据国外银行签发的信用证 (Master L/C) 开发本地信用证 (Local L/C), 而该项出口押汇遭国外开证银行拒付时, 则该银行拒付是否应由主信用证 (Master L/C) 的受益人 (即本地信用证的申请人) 负全部责任?	(388)
76. 当进口商要求开 90 天卖方远期信用证时, 银行要求进口商另提供抵押品, 而开即期信用证则无此必要, 为什么?	(388)
77. 信用证规定汇票期限为 90 天时, 卖方将要承担什么风险? 买方以此条件买货的目的是什么?	(389)
78. 买方银行开来承兑信用证时, 卖方要承担哪些风险?	(389)
79. 当买方采用远期信用证时, 出口商应采取什么措施可以减少风险?	(390)
80. 有关备用信用证有效期条款的案例。	(390)
81. 国内某厂打算向美国订购一批货物, 请问开发即期信用证有利还是远期信用证有利?	(390)
82. 有关备用信用证分期支款条款的案例研究。	(391)
83. 远期信用证的风险如何? 利息由哪方负担比较合理?	(392)
84. 远期信用证除利息的给付外, 其他效力是否与即期信用证相同?	(392)
85. 信用证上要求在汇票上载明“ 从此时到交付日按现行利率支付利息 ” 的文句时, 是否就可以认定为买方远期信用证?	(392)

86. 一张远期汇票经过付款人承兑后, 该付款人即承诺了到期付款的责任, 假如该汇票的到期日为 6 月 15 日, 持票人是否有权要求付款人必须于 6 月 15 日付款? 为什么? (393)
87. 有一出口厂家, 凭信用证向银行提交汇票和有关装运单据, 但出口厂所提交的汇票, 漏列了付款人名称和出票日期, 从而遭到银行拒付。试问, 银行有无这种拒付的权利? 为什么? (393)
88. 红条款信用证 (Red Clause L/C) 在何种情况下开出适当? 如款项被领走而不交货, 该如何索赔? (393)
89. 对进口商而言, 申请开信用证时, 必须先全部付清还是只需先付保证金? 如先付保证金, 信用证金额应为多少? 余款应在何时结清? (394)
90. 出口商取得红条款信用证后可否向通知银行提出相应的保证而取得定金部分以供周转? (394)
91. 信用证只写 7000 元, 没有标明哪国货币, 但加附一张契约副本, 总金额写有 7000 美元。请问, 是否需要请对方注明币别? (394)
92. 国内某厂与国外进口商所订合同规定须开立可转让信用证, 请问向银行申转让信用证时, 其手续如何处理? (394)
93. 信用证为可转让, 如该证规定检验证书由受益人签发, 该信用证转让时, 则是由第一受益人还是第二受益人签发? (395)
94. 什么叫做 “ Documentary clean credit ”? 其与光票信用证 (clean credit) 有什么区别? (395)
95. 在出口托收业务中, 通常的说法是: 这种方式属于商业信用的付款方式, 即出口人能否收到货款基于进口商的信誉。因此, 作为代收者的代收银行对付款一事则不承担风险, 按此种说法, 代收银行在出口业务中是否没有责任? 为什么? ... (395)
96. 有一出口合同, 付款条件为 45 天见票付款交单的托收方式。出口人在填写的托收委托书中, 虽说明除本金外需加收利息, 但并未说明利息不能免除。在出口人所提交的汇票上也未列明利息条款。当银行向进口人提示单据时, 进口人只是肯支付本金而拒付利息, 在此情况下, 银行在收到本金后即交出单据, 并通知出口人有关拒付利息的情况。试问, 在此情况下, 出口方有无权利追究代收银行的责任? 为什么? (396)
97. 哪种信用证对卖方最有利, 哪种信用证对买方最有利? 应如何要求或开发?

.....	(397)
98. 买方由第三国开出信用证, 风险如何?	(397)
99. 信用证上无开证地点及开证日期, 有无问题?	(397)
100. 依《跟单信用证统一惯例》解释, 信用证必须依照原规定的条件转让, 只是信用证金额、单价及有效期限、装运期限等条件可以一部分或全部得予转让时减少或缩短, 此外, 原受益人的名称得以取代该信用证原申请人, 问: ①此减少或缩短的条件, 应记载于何处? 是否在原信用证加打减少或缩短的条件? 或转让信用证的银行, 另同时打一套减少或变更的条件附于原信用证上? ②如信用证同时转让给数人时, 由银行办理转让手续或由当事人自己写转让书, 在实务上如何处理? ③装船的各种证书等是否以转让人或受让人名称出具? 所谓原受益人得以取代该信用证原申请人名称, 实务上如何处理? ④又出让人有替换发票赚取差额的机会, 押汇银行在押汇时, 是否有义务通知原出让人? 出让人如何保障此支领差额的权利而不致落空? ⑤在此种转让的情形下, 贸易商(出让人)是否有可能达到保密的目的?	(397)
101. 一个合同在货品项目过多时, 如何在信用证上表示? 开证银行肯全部填入吗?	(398)
102. 开证银行能否修改进口商的“开发信用证申请书”, 以便使信用证能符合其银行的某些权益, 若不先经进口商同意而予以修改信用证申请书并开出信用证, 则银行要负什么样的责任?	(399)
103. 某公司由国外客户开来的一张信用证上有特殊条件: “你的所有费用由受益人负担”。等货物出口押汇后, 银行方面声称信用证的修改费用, 电报费用均要由我方负担。该公司在另批押汇中被扣了几百美元。请问, 该公司是否应该负担修改费及电报费?	(399)
104. 以长期分期付款方式进口机器时, 如何申请开立信用证?	(400)
105. 从国外开来一信用证, 其上面的句子是用该国语言写的, 我方一时无人能读懂其中含意, 而出口时信用证期限将到, 请求修改恐怕已来不及, 应如何处理?	(400)
106. 不管进出口, 信用证上, 在品名之下注有: 依照第...号订单条款(as per order No. ...), 此条款的内容是否能在信用证上发生法律上的约束效果?	(400)
107. 出口货品 50% 以付款交单(D/P) 方式, 50% 以信用证方式出口, 这种情况下, 出口方要承担什么风险?	(401)

108. 是否可以把 cable credit (电报信用证) 看成与信用证有同等的效力? (401)
109. 进口商按离岸价 (FOB) 条件进口时, 向银行申请信用证时, 是否要提出保险单 (Risk note) 银行才肯开信用证? (401)
110. 信用证的电报错误而正本无误, 是否会影响押汇? (401)
111. 以“无追索权信用证”押汇, 如开证银行拒付, 押汇银行是否有权向受益人追回货款?
..... (402)
112. 假设有一电报开出的不可撤销的信用证, 在电文中并未声明“以邮寄文本为准”的字句, 受益人按照电报信用证的文本, 已将货物装运, 并备好符合信用证各项要求的单据向当地通知银行议付, 但当地通知银行出示刚收到的开证银行寄到的“邮寄文本”, 并以电开文本与邮寄文本不符为由而拒绝议付, 后经议付银行与开证银行联系, 开证银行复电亦借口“以邮寄文本为准”而拒绝付款。试问: 在上述情况下, 开证银行有无拒付的权利? 为什么? (402)
113. 在国际贸易中, 卖方的销售确认 (Sales Confirmation) 经买方签认后买方为节省利息不愿立即开立信用证, 而要在装船日前若干天才开信用证。但在信用证开出前如市场不好或其他不利因素发生, 买方则迟迟不肯开出信用证, 如果供应厂商必须要在信用证到后才开始生产, 即往往信用证到期而来不及完成装运, 客户即以销售确认书早已签妥而指责供应厂商迟迟无法交运。对此有人提出的一个解决办法是在销售确认书上印明: 信用证应于本销售确认书签认后十天内开出, 否则供应商不负延后交货的责任, 请问此方案是否可行? 有无更好的办法? (403)
114. 有关信用证要求空运单据的案例研究。 (403)
115. 合同中订明卖方必须在某日前收到信用证, 但因银行迟延, 以致未能在合同规定日期到达, 卖方不予接受, 则此责任应由银行还是由买方自己负责? 为什么? ...
..... (403)
116. 如信用证上没明述开证银行的付款保证条款或遵守《信用证统一惯例》(UCP) 的规定条款或两者均没有, 请问此时受益人是否失去信用证的保障? (404)
117. 《信用证统一惯例》的条款不全, 有何影响? 如缺“1993 年修订”或“第 500 号出版物”或两者都缺怎么办? (404)
118. 请问 UCP500 对不符点单据的处理有何规定? (405)
119. 如何请银行查证信用证的真伪? 银行用什么办法查证? (405)
120. 对于开证银行的通知, 通知银行未能在信用证有效期限内通受益人, 则应如何处

- 理此事? (406)
121. 通知银行有无检验开证银行信用卡上的签字义务? (406)
122. 在信用证的签字上有无特殊规定? 如签字签在银行的印鉴卡上时, 应如何证实其真伪? 是否要请开证银行确认? 如无通汇关系是否可证实其真伪? 此时仅凭开证银行的复电是否可以承认? 如印鉴卡上没有签字时, 该如何处理? 签字上将来出了问题, 责任属谁? (406)
123. 接到某国开来的信用证, 其开证银行与我国的银行无通汇关系, 故该信用证是开证银行直接寄给国内出口厂家的, 请问这种信用证是否可信? 如何去查证? (407)
124. 我方接到一中长期信用证, 在正常情况下是否有必要调查开证银行及外国进口商的信用? 如需要调查, 应重点调查哪一方? 将来发生问题时主要责任应由谁负? (407)
125. 有一信用证由银行转来, 而该信用证竟是有问题的或是假的, 该转知信用证的银行是否应负责任? (408)
126. 卖方前往通知银行领取信用证时, 因该银行疏忽将此信用证交给另一家贸易商 (错领), 而该贸易商却不慎将该信用证遗失, 请问卖方应如何处理? 通知银行或该贸易商是否应该负责? 如补发信用证, 此项费用应由谁来付? (408)
127. 某小加工厂接到一不可转让信用证, 但因该厂订购材料时资金周转困难, 故将信用证押给原材料供应商, 后因信用证正本遗失, 留有副本能否先行押汇? (408)
128. 国内某厂接获信用证电报通知, 但迟迟未接到信用证正本, 经向银行多次查询正本是否已到, 但该行称确实未收到。后经与客户联络, 被告知正本确已寄出, 如此经过一个多月, 仍未收到信用证, 等到信用证装船期限及信用证有效期限皆已过期, 对方才经由银行另行发出延期电报, 并在电文中说明, 如未接获正本, 可凭前批交易所开信用证各项条件押汇, 但在电文中并未说明前批交易信用证的号码。请问: ①如进口商未曾申请开发信用证, 为何银行会发出上述两封电报? ②如果是银行邮递过程中遗失, 银行是否应负补发的责任? ③如依据前批交易所开信用证的条件押汇, 银行方面是否会接收? (409)
129. 信用证遗失后该如何补救? 如果因此而发生各种法律上的问题, 出口商是否应负全部责任? (409)
130. 信用证装船期已到, 无法装船, 经电请客户延期已获同意, 并来电称修正书 (A-

- mendment) 已寄出,但在更改后的装船期将届满时,仍然没有从银行接到修正的
正本,此时应采取什么措施较好? (410)
131. 进口商来电称已开出信用证,出口商迟迟未收到,而出口商急于装船,应如何处理
才为妥当? (410)
132. 请说明开证银行选择信用证通知银行的标准。 (410)
133. 开证银行如何选择偿付银行?如何决定偿付的方法? (410)
134. 如何判断一张信用证是否限制押汇? (411)
135. 样品费用算入信用证内时,是否总数量及总金额均加上样品的费用即可?
..... (411)
136. 请问 UCP500 对银行审核单据的标准和时间作何规定? (411)
137. 信用证的有效期限与银行费用有何关系?如延长 1 个月与 3 个月是否相同?
..... (412)
138. 押汇银行办理出口押汇时所收取的费用有哪些?如何计算? (412)
139. 贸易商外销时,其押汇费(包括手续费,利息等)应由工厂负责还是由持有信用
证的贸易商负责? (413)
140. 保兑银行保兑手续费率是多少?押汇银行的押汇手续费率是多少?保兑银行是否
可以同时是押汇银行?如果可以,手续费率应如何计算?此种手续费应由谁负担?
..... (413)
141. 就国际贸易而言,各种银行费用是如何划分的?何者由进口商负担,何者由出口
商负担? (413)
142. 请问信用证的付款银行、偿付银行、保兑银行有何关系?如果信用证上表示出偿
付银行在第三国时,其押汇文件的流程怎样? (414)
143. 有一国外开来的不可撤销的信用证,并经过一家 B 银行保兑。当受益人按该信用
证办完装运手续后,向 B 银行提交符合信用证各项要求的单据,要求付款时,B
银行却声称:受益人应首先要求开证银行 A 付款,如果开证银行 A 无能力偿付
时,则由他保证付款。试问在上述情况下,B 银行的解释对不对?它能否推卸议
付货款的责任?为什么? (414)
144. 按 UCP500 规定,银行应怎样处理信用证中未明确要求的单据? (415)
145. 信用证是银行应进口商请求担保开出的。如出口商是按信用证内容装运出口并制
作相符单据,但进口商却借口拒付,那么开证银行是否会支付给押汇银行?出口
商接到信用证后,是否有必要对进口商信用状况作详细调查? (415)

146. 与 UCP400 相比, UCP500 对“证实书”与“简电通知”有何新规定? ... (416)
147. 信用证上仅要求海关发票, 而事实上, 该项发票上有许多栏常被漏填或误填或填写不全, 开证银行以此为理由加以拒付。象类似的情形是否合理? 如不合理应以何种理由加以驳斥? (416)
148. 如何防止外国出口商假造单据真押汇? (416)
149. 国内某厂从美国购买设备, 须由美国国内将 A 厂商(到岸价条款)的货品送往 B 厂商(离岸价条款)处加工成套后方可进口使用。请问开往 A、B 两家的信用证应注意何事项, 并要求何种押汇文件? (417)
150. 简述 UCP500 对受益人新增加的不利条款? (417)
151. 开证银行是否应于议付银行(Nego Bank)出符合担保信用证所要求的单证即应付款? 如回答是肯定的, 开证银行如何防止受益人的投机行为? (418)
152. 进口商如何开列信用证条款并写明“等货物验关后付款”, 以便当货品有问题或短缺时可以止付? (418)
153. 请问买方远期汇票的付款人为帐户主(Accountee)在开证银行付款后汇票到期前, 该付款人倒闭, 请问开证银行是否可追索发票人? 又付款人及银行相继倒闭, 是否可向发票人追索? (418)
154. 国内某厂在银行开出不可撤销信用证后, 发现出口商信用欠佳, 打算取消信用证, 请问应如何取消? (419)
155. 开证银行接受其客户的请求, 办理即期信用证的担保提货时, 银行是否负有风险? 受理承兑交单(D/A)时的风险如何? (419)
156. 以信用证方式进口时, 如经进口方开证银行办理担保提货, 则开证银行对于以后寄到的货运单据是否仅须担负审核的责任? (419)
157. 某出口商接到由日本开来的 180 天不可转让信用证, 该出口商再以此为主信用证(Master L/C)委请通知银行按其金额开出本地信用证(Local L/C)给国内某制造厂, 该制造厂在货物装妥后向通知银行押汇并取得货款, 然后再由出口商再依据主信用证和单据押汇 180 天后, 若通知银行收不到该笔货款时, 请问: ①开发本地信用证(Local L/C)的通知银行该向谁追回货款? ②供应商及出口商各负何种责任? ③本地信用证若按主信用证全额开出, 则出口商会获得什么利益? ④如果出口商投保出口险, 会不会取得保险利益? (420)
158. 国内某出口厂以付款交单(D/P)方式出口, 单证由国内甲银行寄由第三国乙银行转给进口国丙银行托收, 后来得知丙银行倒闭收不到货款, 该出口厂要求退回

- 有关单证但毫无结果，请问托收银行应负什么责任？ (420)
159. 如果以付款交单 (D/P) 方式出口，其货款未汇来，应如何索取？ (421)
160. 请问“12月初期”(Early December)，“12月末期”(Late December)的明确日期是什么？ (422)
161. 请解释一下“Documentary Payment Order”一词的意思，并作简要说明。 (422)
162. 请问UCP500对在装运日期中使用“迅速”、“立即”、“尽快”及类似词语时有何规定？ (422)
163. 《跟单信用证统一惯例》(1993年修订)第四十三条a款作下规定：“除交单到期日以外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定期限。如未规定该限期，银行将拒受迟于运输单据出单日期21天后提交的单据，但无论如何，单据也不得迟于信用证到期日提交。”请问在担保信用证(Stand-by L/C)的场合，因没有载货单证，其起算日如何计算？ (422)
164. 请问UCP500对“货装舱面”、“发货人装载并记数”有何规定？ (423)
165. 因船期延误，信用证有效期已过，该如何处理？ (423)
166. 信用证右上方的号码与日期同底下的“Drawn under”的号码与日期不符时，是不是应以右上方的为准？但为防万一，底下的号码与日期要不要请买方更正？ (423)
167. 信用证的有效期限(L/C expiry date)未记载以某地为准时，是否以押汇地为准？ (424)
168. 在信用证规定的装船期限过期后7天之内装船或在信用证的有效期限过期后7天内向银行提出押汇时，依照惯例是否可通融付款？ (424)
169. 请问何为“款项让渡”？ (424)
170. 请说明一下开证银行(Opening bank)、押汇银行(Negotiation bank)、偿付银行(Reimbursing bank)的关系，及有信用证限定押汇银行及没有限定押汇银行下三者的关系有何不同？ (425)
171. 广州某出口厂接到一国外开来的信用证，规定议付有效期为5月31日，装运期为4~5月份，该厂于5月4日将全部货物装船，并取得5月4日签发的“已装船清洁提单。”当该厂于5月30日凭各项单据向银行议付时，却遭到开证银行以提单

- 日期不符为由，拒受单据和拒付货款。请问：在上述情况下，银行的拒付是否合理，为什么？ (426)
172. 某出口公司接到一张信用证，证内规定交单满期日为 7 月 29 日，该公司已备好全套单据打算于 7 月 29 日上午向银行交单议付。但由于 7 月 28 日该地区发生大地震。使银行在 7 月 29 日无法营业。请问我方能否以“不可抗力”为由，要求银行在下一个营业日议付有效？ (426)
173. 接到国外开来的一信用证，证内只规定了装船期限，而没有规定信用证的有效期，请问：此信用证是否有效？又假设在该项交易的合同中有如下条款：“买方须在 × 月 × 日前开出不可撤销信用证.....该信用证应于装运日后 15 天在装运口岸有效”。试问，卖方能否把合同的上述规定理解为该信用证应在装运日后 15 天有效？为什么？ (427)
174. 有一国外开来的信用证，证内规定：“装运期于 5 月 20 日前装船。”而出口人向银行所提交的单据中，提单的签发日期为 5 月 15 日，保险单的签发日期为 5 月 18 日，但却遭到银行拒受单据和拒绝付款，请对此案给予解释。 (427)
175. 信用证上规定装船期为 1990 年 2 月 10 日，而该信用证所附的货品明细表所规定的装船期为 1990 年 2 月 20 日（明细表未经开证行签名），在此种情况下究竟以哪个日期装船为准？如果以 1990 年 2 月 10 月装船，银行是否会接受押汇？ (427)
176. 保谓“双名信用证”？ (428)
177. 从进口厂家来说，最迟运输（Latest shipment）与有效日期（Expiry date）之间应该以几天为宜？过长或过短有什么弊病？ (428)
178. 买方开来的信用证的有效日期常常与销售合同上的最迟运输日期（Latest shipping date）一样，事实在装船日期（on board date）比结关日期要晚几天，请问这四个时间不同是否会引起什么麻烦，应如何避免？ (428)
179. 买方因订单较密，经常用现有的信用证来增加新订单的金额而不另开信用证，然而金额增加日期（increase）通常已接近装船日期，请问应采取什么有效方式牵制买方，避免发生差错？ (429)
180. 根据《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第四十条 b 款，数批货物均装于同一船上且是属于同一航程，即使提单上注明“货已装船”的日期及其装船港口不同，不视为分批装运。那么假如这两套提单日期不同而信用证又规定装运单据须于签发日期后 10 天内提示，如在此 10 天内提示，则提示时应以哪一套提单的

签发日期为准？

- (429)
181. 如信用证已过期，出口商在过期后出口，国外开证银行于客户装运后来电报要求取消信用证（Cancel L/C），客户坚持要以保证书（Guarantee）方式押汇，银行如何给予拒绝？信用证过期，开证一方（L/C opener）是否可直接将信用证取消？假如信用证受益人坚持不同意，是否也有同样效力？..... (429)
182. 装船条件约定为接到信用证几十天内装船，而事实上信用证均规定于几月几日以前装船，则“接到信用证后几十天内装船”的条款是否就不成立？..... (430)
183. 信用证上是否可注明“自提单日期后 90 天内付款”？出口商接受此信用证，而且打算在商品出口后 90 天才收取货款，则在押汇时可否要求银行先寄出跟单汇票而不立即领款？..... (430)
184. 买卖双方合同中未约定信用证应该在何日开到卖方，如果合同中规定最后装船日期为 6 月 30 日，而卖方在 6 月 20 日才收到信用证，卖方来不及准备货物无法在最后装船期限前装运而拒绝交货，买方是否可以以此控告卖方违约？..... (430)
185. 国内某厂将一批出口货物交船运公司运输出口，由于船期不定，尚未装上船，而该厂急需押汇，是否可要求船公司提前签发提单，以便押汇？..... (430)
186. 某开证银行按照它开出的信用证的规定，经审查受益人所提交的各项单据后，已付款给受益人，但在进口商向开证银行赎单后，发现提单的日期是倒签的，于是进口商立即要求开证银行退回货款并赔偿其他损失。试问在上述情况下，进口商有无向开证银行追偿货款的权利？为什么？..... (431)
187. 上海某公司接到国外开来的信用证，规定为“于或约于 5 月 15 日装船。”受益人于 5 月 8 日装船，并向银行提交了一份 5 月 8 日签发的提单，但却遭到银行拒收单据和拒绝付款。请问：银行的行为是否合理？为什么？..... (431)
188. 请问 UCP500 对于修改的接受或拒绝作有何种规定？..... (431)
189. 银行应进口商申请开立信用证，价格条件为到岸价（CIF），而银行将信用证误打为 CFR（成本加运费价），审核人员未发现而寄到国外。请问将来万一发生沉船会造成什么后果？有何办法补救？..... (432)
190. 简介 UCP500 对开证行和保兑行第一性付款责任的规定。..... (432)
191. 信用证金额前面写有“About”一字，例如，Amount：About US \$ 1000.00，是什么意思？..... (432)

192. 某出口厂在接到信用证后,因某些原因无法如期出口,要求国外进口商延长信用证的有效期限,但遭到拒绝,此时信用证是否即告失效?如进口商提出索赔时,我方是否可以外商不延长信用证的有效期限为由而拒赔? (433)
193. 出口商收到 90 天卖方远期信用证时,什么时候去押汇?与收到“见证后付款信用证 (90 Days After Sight L/C)”是否相同? (433)
194. 如信用证上没有明显规定是否可以透支 (Overdraw);如遇到特殊情况出口商必须超支时,是否可以透支 (Overdraw)? 幅度为多少 (是否一定要有买方同意)? (433)
195. 给国外报价为 8000 美元,但国外开来的信用证却是 7000 美元,外商自动减少未经我方同意,我方是否可以透支 (Overdraw)?(信用证上注明:依照 003 号合同 (as per order No. 003)) (433)
196. 信用证金额常注明是:“到达或不超过...美元”(up to US \$ 或 not exceeding US \$),而该信用证又为限制分批装船的信用证,请问此种信用证与注明“大约...美元”(About US \$...) 含义是否相同?是否可少装而押汇? (434)
197. 请问 UCP500 对“已装船”批注有何要求? (434)
198. 信用证上数量、金额都注明“大约”(about),押汇银行是否可仍要求提出担保 (Guarantee)? (435)
199. 请问 UCP500 有关信用证是否可撤销的新规定。 (435)
200. 客户开出信用证,出口商的形式发票影印本随附其后,但信用证上金额较形式发票上的金额少 0.50 美元,问此信用证可否受理?或须请客户修改信用证? (435)
201. 以客户电报传送 (TLX) 作生意,客户信用证误用名录上另一名称类似的公司,如何撤销重开? (435)
202. 免费赠送买主样品而与信用证项下的货物同时发货,并注明品名在提单及发票上,押汇是否为瑕疵? (435)
203. 信用证金额实际上已包括贸易商的佣金,但信用证上未注明,是否可以用赔偿保证书方式 (L/I) 来保证押汇领款? (436)
204. 当开证银行检送提货单给买方签收时,如买方发现其中检验证明书内不利于买方词句而拒绝接受该提货文件,并要求开证银行暂缓付款并予澄清时,开证银行是否应立即采取行动通知押汇银行,以保障买方权益?(检验证明书内应为货品检验的详细情况,不应另列检验范围以外的词句。) (436)

205. 信用证实际上所开出的金额较原订单多, 厂家在押汇时是否可全部押出, 如全数押出, 后果会如何? (437)
206. 信用证为不可撤销信用证, 假设该信用证规定可分批装运, 经两次装运后信用证余额尚有 1/5 以上未装运, 但信用证已失效, 在此情况下, 该信用证余额是否可自动取消? 如果余额仍有 1/10 以上者又该如何? (437)
207. 请问 UCP500 对单据签字种类及多份单据的规定如何? (437)
208. 信用证规定: “100% 的发票金额加利息”(100% Invoice value plus interest)。本来利息应由买方付, 而银行却扣卖方的利息, 卖方应如何索回被扣利息? (437)
209. 如有一信用证金额是 1000 元, 以赔偿保证书 (L/I) 方式押汇 1100 元 (超支 100 元), 此后信用证追加金额 500 元, 请问此信用证可用余额为 500 元还是 400 元? (438)
210. 某出口商收到一张可转让信用证, 便前往通知银行办理转让手续。受理转让的银行在办妥后, 将副本一份寄给开证银行, 由于原受益人以较低金额将信用证转让出去, 出口商恐被进口商获悉, 引起不快, 便向受理转让的银行提出抗议, 请问受理转让的银行的行为有何不妥之处? (438)
211. 请问 UCP500 对海洋运输提单有何规定? (438)
212. 国内某厂接到一瑞士某银行开发的信用证, 规定: “有效日期为 1995 年 6 月 18 日, 在此期间本柜台承认有效。”按一般押汇截止期限, 均以出口地办理押汇的日期为准, 而此信用证却规定以开证银行柜台 (our counters) 为截止期限, 请问此一规定是否合理? 万一瑞士发生邮政罢工信用证所规定单据无法寄出时怎么办? (439)
213. 国内某厂向新加坡出口一批货物, 约定分期付款为期 3 年, 由国外开来的远期信用证所列的付款条件即在装船押汇时开发 20% 即期汇票, 另外 80% 货款则分别开出 6 个月、12 个月、18 个月、24 个月、30 个月、36 个月到期的远期汇票, 但信用证的有效期却只有 6 个月。请问该信用证的有效期限是否应延至末次分期付款远期汇票到期为止? (439)
214. 国内某厂经某贸易商介绍, 从澳大利亚进口原料。计划分 3 批进口, 开出 3 张信用证, 价格条件为离岸价格 (FOB), 利息由受益人负担, 180 天的远期信用证, 直到接到开证银行通知才知道开证行将信用证开错, 变成利息由该厂负担。该厂曾向银行交涉, 银行说对方已押过汇, 并未将其利息扣除, 如今已追不回来, 要

- 我们自己与贸易商交涉，但贸易商却说对方押汇时，其利息已被银行扣除。请问在此情况下，该厂应如何追回损失？ (439)
215. 国内某进出口公司将信用证转让给国内某制造厂，装船时该公司也进行了抽验并通过装船，但船到达目的地后，国外客户认为部分货物不符，来函索赔，请问该进出口公司该如何处理？ (440)
216. 国外买方指定以到岸价 (CIF) 或成本加运费价 (CFR) 报价，但国内出口厂家只肯报 FOB 价，外贸公司是否可以以 FOB 为基础换算为 CIF 或 CFR 向买方报价？以国外的 CIF (或 CFR) 信用证委请通知银行开背对背信用证 (Back to Back L/C) 给制造厂，此办法是否可行？ (440)
217. 转让信用证分为不替换发票的转让及替换发票的转让两种，请就两者中的区别加以说明？ (441)
218. 请问转让信用证与背对背信用证有何区别？ (441)
219. 某一出口商接到国外客户开来到岸价格条件的信用证 (CIF L/C)，但制造厂家却要求离岸价格条件的信用证 (FOB L/C)，则出口商应如何办理分割转让手续将之转让给制造厂商？ (442)
220. UCP500 对“非单据条件”有何规定？ (442)
221. 货款是 1 万美元，信用证上的金额是 1.3 万美元，且规定不能分批装运，如果要预防万一，是不是要请买方减少金额或准予分装？ (443)
222. 若信用证上装运日期为 1995 年 4 月 15 日，信用证有效期为 1995 年 4 月 25 日，而未言明“在装运单据签发日起.....内提示押汇”。但提单的已装船日期为 1995 年 4 月 3 日，押汇日期为 1995 年 4 月 15 日，这是否算押汇有效期已过？ (443)
223. 国外买方开来一张可转让信用证 (总额为 5000 美元)，贸易商是否可以将此信用证转让给本地制造厂后 (金额为 4500 美元)，剩余佣金 (500 美元) 与制造厂同时办理押汇，各取所应得的款项？如果不准如此共同办理，是否另有其他办法办理共同押汇？ (444)
224. 以赔偿保证书押汇时，会产生哪些费用？开证银行与押汇银行须作哪些联络？ (444)
225. 请问 UCP500 第十五条“对单据有效性的免责”及第十六条“对文电传递的免责”具体规定如何？ (445)

226. 开发信用证，收费每期为 3 个月，若装运期限指定为信用证有效期限之前 10 天，且指定装船的船运公司，为避免届时发生无适当的船可装货不得不取消指定装船条款，有何办法可以兼顾？ (445)
227. 某外贸公司接到国外开来的信用证，证内规定：“数量共 6000 箱，1~6 月份分 6 批装运，每月装运 1000 箱。”该信用证的受益人在一至三月份，每月装运 1000 箱，银行已分批议付了货款。对于第四批货物，原订于 4 月 25 装船出运。但由于台风登陆，该批货物延至 5 月 1 日才装船，当该公司凭 5 月 1 日的装船提单向银行交单议付时，却遭到银行拒付。该公司曾以“人力不可抗拒”为由，要求银行通融，也遭到银行拒绝。试问在上述情况下，开证银行有无拒付的权利？我方有无引用“不可抗力”条款要求银行付款的权利？为什么？ (445)
228. 有一国外开来的信用证，证内规定“不得分批装运”，假设出口方将该批货物分为两票 (Two lots) 装在同一船次同一船只上，并凭两份提单向银行交单议付，试问：银行是否会以“不得分批装运”为由拒受单据？ (446)
229. 订单约定价格条件为 CIF (到岸价)，开来的信用证上货品中写 CIF 单价多少，也为 CIF 某某目的地，也要求保险单证，但条件处却写上 CFR (成本加运费价)，要不要请求更改？ (446)
230. 在 CFR (成本加运费价) 买卖合同下，买方开来的信用证注明包含 CIF (到岸价) 的款项，但在信用证条文内矛盾地说明保险部分由买方负担，请问在此情况下的投保应由谁来投保？(假设时间紧迫，来不及修改信用证。) (446)
231. 信用证上写明 FOB 价 (离岸价) 并说明代付运费及保险费，而金额只有 FOB 时，多出的运费与保险费银行应如何处理？ (447)
232. 请问海运单的定义、性质及其与海运提单的区别。 (447)
233. 信用证开立时进口地可否写为“港口或机场”或“经海运或空运”等条款？ ...
..... (448)
234. 有一张可撤销信用证，金额为 10 万美元，允许分批装运及分批付款，出口方 (受益人) 已装出 5 万美元的货物，议付银行在议付 5 万美元货款后的第二天才收到开证银行撤销信用证的电报通知。请问：开证银行对已议付的 5 万美元有无拒付的权利？为什么？ (448)
235. 国内某厂接到国外开来的金额为 10 万美元的信用证，单价为每公吨 100 美元，CIF 价格，数量为 1000 公吨。但信用证内对金额和数量既没有规定“约”或允许多 $\times \times \%$ ，或允许少 $\times \times \%$ 也没有规定其它限制性条款。该出口厂在装运出口时，

- 实际装货数量为 995 公吨。试问在上述情况下，开证银行能否借口数量不符信用证的规定而拒付货款？为什么？ (449)
236. 韩国政府对运输该国货物的船只的国籍有何规定？卖方如要求韩国方面修改信用证装船条款，需要办理哪些手续？如装船期迫近应如何要求修改信用证？如发现客户开来的信用证上将卖方公司名称打错应如何补救？ (449)
237. 接到国外开来的信用证，规定不得分批装运，装货港为上海港，最后装船日期为 4 月 30 日，该出口商因装船关系，将一部分货物在天津港装船，并取得的提单日期为 4 月 28 日，另一部分货物则在上海港装上同一条船，取得的提单日期为 5 月 2 日，请问出口方以这两套提单押汇时，是否会遭麻烦？ (449)
238. 国内某厂接到一信用证，上面并未载有 ‘ 可转让 ’ 字句，但却有 “ 可接受第三者提单 ” (Third Party B/L acceptable) 字样。请问此信用证是否可转让他人并由其押汇？ (450)
239. 国内某厂接一信用证，其交易条件为 “ FOB. Berth Term ”，请问此项条件可否接受？
..... (450)
240. 由韩国开来的信用证要求提单的装运人为韩国贸易商，卸货港则在美国，这种信用证对出口厂家来说会有什么风险？另外，船由韩国贸易商指定交预付运费，如韩国的贸易商向船公司拿提单，出口商是否有权通知船公司不放提单？
..... (451)
241. 买方在信用证上规定押汇时，需加附工厂对出口商的认证证书及出口商给工厂的订单，因涉及出口商商业机密，出口商可否拒绝？ (451)
242. 当信用证金额用完时，进口商不重新开立信用证，而采取修改信用证方式，增加金额。如原信用证规定不准分批装运，此项修正是否违背了此项条款？届时出口商是否能顺利押汇？ (451)
243. 外国出口商常因各种原因请求延期交货，我方对其要求予以满足，答应修改信用证日期，请问如何将修改信用证而发生的费用转嫁给外国出口商？ (451)
244. 进口商在修改信用证时，欲节省修改费用时，可通过银行向出口商来询问，反之，如果是出口商的话，是否也可以用类似的方法，请举例说明，出口商要求进口商修改信用证的最佳方法是怎样的？ (452)
245. 信用证指定的偿付银行从事付款作业所发生的费用，应由谁负担更合理？(是押汇银行还是出口商) (此时押汇银行已向出口商取得相当数额手续费) ... (452)

246. 船运公司为了缩短清算时间而使用电脑系统打印提单，但某些银行却在信用证上指示用复印、电脑复写制作的有关提单是不能接受的，请问对此如何解释？..... (452)
247. 从国外开来的信用证规定：“ A certificate issued by the shipping company to the effect that the ship is not of Israeli nationality , that she is not blacklisted by the Israeli Boycott Committee and shall not call during the voyage at any Israeli port and the ship is not over 15 years of age. ”（ 航运公司开立的证明书证明该船非以色列籍，未被列入抵制以色列委员会的黑名单，在本航程中将不停靠任何以色列港口且船龄未超过 15 年。）但由于该航运公司在装货港无办事处，故由另外一家船运公司代为签发提单和有关证明。问：开证银行是否由于我方提示的单据实际上并非信用证上所要求的，而拒受单据，或以要求船运公司在世界各地设立办事处是不可能也不实际的因而只得由代理人作为代表代为签署有关单证而接受单据？ (452)
248. 有关提单是否可接受的案例。 (453)
249. 假如出口商收取国外进口商寄来的 2000 美元的支票，同时收到 4000 美元的信用证。请问，将来出口时应该如何制作单据？同时出口时，以 6000 美元制作单据，则如何向银行办理押汇？ (453)
250. 信用证未规定以谁为托运人，则第三者提单是否构成瑕疵而被拒付？ (454)
251. 阿根廷开出的信用证都是“ 180 天的见票即付 ”（ 180 day's at sight ）。该国是否都是这种信用证？如事先没有约定利息，应由何方负担？此种信用证装船后，是否即可押汇？ (454)
252. 美国某公司经银行开出信用证，给上海某出口厂，规定货物运到日本，并规定提单上以日本某公司为被通知人。假定在信用证上没有其他规定，出口厂家提出部份押汇单据直接以买主为被通知人，是否构成文件互相矛盾？ (455)
253. 一般从押汇日到开证银行付款，这期间如何计算利息？由谁来负担？ (455)
254. 以完全详细的电报开出的信用证（ full detailed cable L/C ），并凭其押汇，这对进口商是否有风险？ (455)
255. 信用证中未注明略式提单（ short form B/L ）不可接受，以略式提单提出押汇时，银行是否接受押汇付款？应如何避免造成拒付？ (456)
256. 信用证中如未注明包装条件，而在提单上注有“ 没包装（ unpacked ）或“ 不受保护的 ”（ unprotected ）时，是否就可视为不清洁提单（ unclean B/L ）？按统一惯例是否会造成拒付？如是，应如何防止？ (456)

257. 120 天远期信用证上注有买方负担利率不超过 9%，但在押汇时，利率为 12.37%。卖方要求如数修改信用证，但其修改数仅有 12%，且其修改书在押汇后才到达，即卖方已予负担 3.37% 利率。请问，该买方在购单时应付多少利率？如果他按 12% 付息时，押汇银行是否可要求付款银行退还 3% 的利息？..... (456)
258. 卖方声势很强（属商标问题），可以不完全依信用证备货就能押汇，请问如何在不伤双方和气下委婉防范？其为何能获得押汇？（买方无法考虑拒付）... (456)
259. 信用证没有规定“限制押汇银行”，但押汇银行不是向开证行“提示”或“请求付款”时是否涉及到转押汇？..... (457)
260. 信用证规定发票（Invoice）须与成交的形式发票内容上完全相同，请问信用证申请人可否因两者文件的差异而向开证银行不付款？..... (457)
261. 信用证内如没有注明通知帐户人（notify Accountee），提单如何处理？..... (457)
262. 有一出口厂家将要于 5 月 1 日起变更厂家名称或迁移地址，则将来押汇时，因先前所接到的信用证是以旧公司或旧地址为受益人，则应如何办理？除请客户修改信用证外，是否还有其他办法？..... (458)
263. 进口商 A 开出甲、乙不同开证银行的信用证，分别交给 B、C 两出口商，却要求 B、C 货物并装在一起出口。此时只有一份提单，只有一张 CBC 第五联，问 B、C 出口商如何押汇？..... (458)
264. 信用证上无规定谁为“被通知人”，提单上是否应该注明？如被通知人无地址或地址错误，可否加注或修改？..... (458)
265. 货品规格已经双方通信同意改变，但信用证未照改，押汇时是否可以以信件为依据，要求银行照付？..... (458)
266. 国内某厂进口货物，在信用证上加了一些特别条件，但卖方有部分未符合信用证规定的条件，不过该厂考虑到其不符之处对该厂而言不太重要，便结了汇。半个月后，卖方来电称押汇银行不予押汇，因不符合的条件未经该公司同意。请问：①该厂已结了汇，那些不符合的条件是否可视为被同意接受或取消？②是否应在结汇时就通知银行已取消哪些条件？..... (459)
267. 在信用证统一惯例（UCP）中有一条规定，银行遇到不可抗力可拒付，如出口到国外的货物已经押汇完毕，但该国银行因为不可抗力拒付，在此情况下是否要退还押汇已获的货款？..... (459)
268. 一些国家（如瑞士等国），出口并不需要产地证明书，如果开出的信用证规定需

- 要此文件，请问除修改信用证外，是否有其他方法可使供应商不必提供产地证明书而只凭其他有关单证即可向银行押汇领款？ (460)
269. 信用证上不要求产地证明书，但卖方（出口商）所在地却要求必须办理产地证明书，请问如出口商不办理产地证明书，能否将该信用证押汇？ (460)
270. 有关单据出单人的案例。 (460)
271. 电开信用证中无“ 邮寄确认书 ” 字样是否可提示押汇？又电文有误打字时，如打成 ANEEE AND 时，ANEED 是否照抄，或可省略 ANEEE 直接以 AND 表示？
..... (461)
272. 某公司收到一张信用证，其中有一条规定：“ Partial shipment is allowed. However, one shipment only, total or partial. ” 请问：本条款如何解释？ (461)
273. 如果一家银行开立了一张信用证而且符合条款的单据已作提示，银行必须付款。如果该银行通过一家指定的银行来提示单据，这样，如果单据通过另一家银行提示就会有风险，因此产生了必须采取措施以避免提示二套单据的问题。但实务中常有单据 未向指定银行而向第三银行提示，以至发生开证行在信用证有效期或统一惯例第四十三条规定期限超过后才收到单据，开证行因而拒付款项，但是该第三银行又坚持要求其收到单据的时间是在上述时间内从而坚持要求付款（虽然开证行并未授权其议付）。请问这种情形应如何处理？ (461)
274. 有关“ 随证托收 ” 的案例。 (462)
275. 有关装运数量的案例。 (463)
276. 如果信用证仅载明总金额，数量则以“ 一批 × × ” 的方式表示，那么出口商编制的商业发票是否须详细列出单价，单位数量等？ (463)
277. 请问出口押汇单据上的出口商签章，如以橡皮章加盖代替手签或签盖中文的方形章有无问题？银行是否会受理？ (463)
278. 在信用证交易中，外国进口商经列举理由拒付，押汇银行如有异议，此纠纷应如何处理？开证银行应采取什么态度及对策？ (464)
279. 开证银行在信用证开出后便要对信用证独立负责。不可撤销信用证的开证行对信用证上注明交易条件为 FOB（离岸价），而又要求提供保险单时该怎么处理？
..... (464)
280. 若买方将货物价格误写高了，且信用证已开出，并已来不及更改，请问以何种方式解决最好？如果卖方为外汇预售国及外汇浮动国家，请问如果想将余额从下次交易时扣回，则应如何计算汇率的损失及如何索赔？ (464)

281. 国内某厂按外商信用证条件装运出口, 船名为“TAI LAI”轮, 但买方以电报通知卖方时, 将船名误写为“TAY LAI”, 持此电报副本连同其他文件前往银行办理押汇时, 银行认为电文错误是一种瑕疵, 而向卖方收取“瑕疵利息”, 请问是否有此种瑕疵利息的说法? 银行有无权利收取此种瑕疵利息? (465)
282. 国内某厂根据美国某银行开来的信用证装运一批货物到美国, 并向押汇银行押汇领得货款, 约 15 天以后, 押汇银行通知该厂称进口商已倒闭, 开证银行接到当地法院止付命令 restraining order injunction 以致拒付, 请问开证银行能否拒付? ...
..... (465)
283. 国内某公司从国外进口货品, 其中样式很多。为防止卖方不按信用证指定的样式及数量装船, 想在信用证上注明: “如果不按信用证装船, 必须先经买方的电报确认”。请问此项条件记在信用证上是否合适? 本来卖方不按指定装船可以拒付, 然而有时在同一批货物当中仅有一部分不符, 如予以拒付则全批货物无法提出, 在此情况下是否可办理结汇提货, 但要求银行通知对方其汇票已遭拒付来警告对方? 该公司除催促对方或以特别条件限制对方外, 是否还有更好的办法?
..... (465)
284. 国内某厂从国外订购某货物, 开出的信用证是: 即期不可撤销可分批装运的信用证, 国外卖方陆续分批装出, 我方在提第一批货物时, 发现货品质量与原约定的不符, 请问, 对第二批以后的货物应如何停止支付货款? 对卖方已押汇的货款应如何索回?
..... (466)
285. 信用证是一个不可转让信用证, 但国内某出口厂从贸易商转来该信用证后, 不注意其是否可以押汇, 即组织货物出口, 并押汇完毕。国外进口商担保提货后, 以该批货物品质不佳提出索赔, 接着又以信用证是不可转让为由拒付, 而由开证银行通知此地通知银行退款。请问此种情况应如何解决? (467)
286. 国内某厂从日本进口货品, 并开出信用证, 但日本出口厂商接到信用证后, 因该商品涨价而不装船, 同时也不退回信用证。请问我方应采取什么办法在信用证有效期内收回信用证并向卖方索赔? (467)
287. 由某国开来的信用证上注明“所有的单据须经该国领事签字, 否则押汇银行应不予押汇”, 请问该信用证的安全性如何? (467)
288. 结汇时缴付 10%, 余款在 180 天后缴付本地银行。如在这期间两国外交关系中断, 则①银行间汇兑是否发生影响? ②出口商是否要对押汇银行负偿还责任? ③

- 押汇银行可否向信用证内所指定第三国的付款银行兑领？④进口商是否要对出口商因政治影响而发生的损失负责？ (468)
289. 信用证规定装船押汇时，发票经由买方代理人签字，但是装船后买方迟迟不签回发票，并寻找借口减价（买方已在销售确认书上签字），因为减价金额过多，卖方难以接受，请问该如何处理？ (468)
290. 信用证开到后，临发货时突然买方国内政策发生变化，和我断绝外交关系，此时装船日期快到，修改信用证恐怕已来不及，而信用证规定提单要由该国领事签字。请问对此应如何解决较为妥当？ (468)
291. 进出口公司受国外进口商之托，向国内某制造厂订购一批商品，国外进口商已将信用证开出。请问，假如国内制造厂因经营管理不善，以致无法交货，此时信用证是否可以注销（原信用证为不可撤销信用证）？对此问题应如何解决？ (469)
292. 国外买方开来一张巨额信用证（设为 200 万美元），注明：买一般用品，或者循环信用证随时补足缺额。请问：如果信用证受益人利用上述缺陷，凭信用证副本向各制造厂商分别订购 300 万美元的物品，而各制造厂家无法知道该信用证到底用去了多少金额，同时该受益人不愿意开立可分割信用证或本地信用证。各制造厂应如何办理才不会上当？ (470)
293. 如开证银行错写了受益人的地址，而使通知银行经多次周折才将信用证寄到，而此时装船期限已过，该责任应由谁负？ (470)
294. 国外某进口商以我方出口的货物品质不良有欺诈事情为由，向其国外当地法院控告我方，而该法院一方面下令不许开证银行兑付我方凭信用证签发的汇票，另一方面又下令将货运单据交给货主提货，请问我方进口厂及押汇银行如何向国外开证银行及买方提出抗议？信用证统一惯例是否优于法院指示？此项纠纷应如何解决较妥？ (470)
295. 货物已出口到国外，而买方迟迟不签回发票并寻找借口要求减价，卖方不接受其条件打算亲自到买方国家销售。请关卖方在国外提货时，会遇到什么困难？ (471)
296. 信用证上金额原为离岸价（FOB）1000 美元，后来又修改为成本加运费价（CFR）1040 美元。出口商按合同规定出口货物，单据也完全正确，在押汇银行领取货款时被扣掉了 12 天的利息，过了几天银行通知出口商付款银行拒付。原因

是出口商透支 (overdraw)。因为开证行只通知付款银行是 1000 美元, 而不是 1040 美元。经过半个多月交涉后, 付款银行才付款, 请问, 这段期间发生的利息及费用究竟应由谁负担?

..... (472)

297. 外国进口商以担保提货后, 是否可设法挑剔文件而予以拒付或推迟付款? 如进口商推迟付款, 付款银行是否有义务偿付其迟付的利息? 进口商办理担保提货, 是否必定同意付款? 是否可以因条件不合而拒付? (472)

298. 信用证的修改书由于接到得太晚, 卖方已将货物出口, 押汇后货款已由银行提出, 卖方此时该如何处理, 买方是否可以以此作为拒付的理由? (473)

299. 国内某厂接到某贸易商甲转来的一张不可撤销的信用证, 因为信用证未注明可以转让, 故要求对方予以修改。等修改信用证到后, 已来不及在规定日期出口。于是便再次要求修改信用证有效日期。但在信用证过期而又未接到修改日期的通知时, 国外客户已将受益人改为贸易商乙 (后经查得知)。当时通知银行仅以电话通知甲, 而甲也未加注意, 待国外修改日期通知到时, 甲将信用证、可转让的修正书、延期的修改书一道交给该厂。经核对信用证内容无问题后, 该厂将货发运出口, 并检具信用证所需文件在第二家银行押汇, 且顺利收取货款。但银行将文件寄往国外时, 却遭到买方拒付。经押汇银行再三催询, 所得答复为愿付 75% 的货款并且货物已由客户以担保方式提走。因时隔多日, 恐再有变, 卖方便答应以 75% 押汇。请问: ①不可撤销信用证, 到期时是否可将受益人改变? ②受益人既已改变, 通知银行将修改日期的通知再交付原受益人, 是否适当? 应负何种责任? ③信用证受益人改变, 通知银行仅以电话通知甲, 是否适当? ④甲将不实的信用证交付给该厂而遭拒付时, 甲应负何种责任? (473)

300. 国内某出口公司接获国外客户开来的一张信用证, 由于装船期限及信用证押汇有效期均未照形式发票 (proforma invoice) 所规定的去做, 因为信用证的装船日期及有效日期分别是 8 月 22 日, 8 月 30 日, 但收到信用证时已是 8 月 15 日。虽然已由卖方写信 (挂号信) 向国外客户要求信用证延期到 9 月 15 日, 但一直没有接到任何回音或信用证的修正书。在此情况下请问: ①国外客户开的是 “ 不可撤销信用证 ”, 非经卖方同意信用证是不可撤销的, 但在买方相应不理的情况下, 我卖方除打电报、写信要求修改信用证外, 还有其他什么办法与买方解决这项交易? ②向工厂订做的这批货物, 已完成生产, 如果万一客户不修改信用证, 又不出面解决问题, 我方公司是否要负责赔偿工厂的全部损失, 或另寻其他途径与工

- 厂一齐将此批货物合理解决？ (474)
301. 大连某进出口公司通过某中间商与美国纽约某公司凭牌名成交出口一批商品，合同由纽约总公司负责人签字。后来，中间商要求我方分寄两份样品给中间商及纽约各一份。纽约总公司接到样品后开来信用证，并在证中注明如下条款：“买方纽约总公司认可样品的电报作为议付单据之一”。我方经办人员未提出异议，但货物装运出口后，仅凭中间商样品认可电抄送银行议付，遭到开证行的拒付，请问，我方应该接受什么教训？ (474)
302. 国内某出口公司与美国某公司达成一项出口交易。后我方收到美国花旗银行开来的信用证，证上最大金额为 15000 美元，但我方在装运出口时，实装不同规格、不同单价的货品的总金额为 15042 美元，超出了信用证允许最大金额，议付行不同意接受，而我方经办人员以该外商资信较好为由，认为区区小数不会计较，遂具保请银行寄单，后果由出口人负责。结果遭到开证行的拒付。请问，在本项交易中我方应吸取什么教训？ (475)
303. 上海某自行车厂向菲律宾出口一批自行车共计 500 台，合同规定规格为“28”的为 300 台、规格为“26”的为 200 台，但后来国外开来的信用证上却注明的是“28”规格的为 400 台，“26”规格的为 100 台。但该出口单位仍按原合同规定，将 300 台“28”型号和 200 台“26”型号的自行车装运出口，请问，该出口单位的做法是否可行？为什么？ (475)
304. 烟台某出口公司与日商签订了一项出口苹果的合同。但国外开来的信用证上却把品名误写为“桃子”。我方的出口公司为了使单证相符，将错就错，将所有的单据上品名均按“桃子”制做，请问：该出口公司的处理办法是否可行？会有什么不良后果？ (475)
305. 国内某出口公司以 CIF 价格向美国出口一批货物，合同的签订日期为 8 月 2 日。到 8 月 28 日由美国花旗银行开来的不可撤销即期信用证，金额为 35000 美元，证中规定装船期为 9 月份、偿付行为日本东京银行。我中行收证后于 9 月 2 日通知出口公司。9 月 10 日我方获悉国外进口方因资金问题濒临破产倒闭。请问，在此情况下，我方应如何处理？ (476)
306. 有关空运货物的装运日期的案例。 (476)
307. 受让人在“款项让渡”业务中应注意哪些事项？ (477)

308. 国内某进出口公司与荷兰某公司签订了一项价值为 250000 美元的出口合同。合同规定允许分批装运。后我方接到从国外开来的信用证，证上的金额也为 25 万美元。在议付后，信用证上的金额尚余 11 万美元。我方第二次货运出口后，所提交的单据上的金额为 11.3 万美元，超出信用证金额 3000 美元。请问，在此情况下，我方凭单据到银行议付时是否有问题？应如何解决才较为妥当？ (477)
309. 我国大连某出口公司与法国某公司达成一项出口 11000 美元的交易，合同中规定：选港附加费、港口拥挤费均由买方承担。但后来，我方收到的信用证上 却未注明该项条款，证上的总额仍是 11000 美元。请问：如果日后发生了选港附加费和港口拥挤费，我方应如何向外商索取？ (478)
310. 有一国外开来的信用证，通知银行为 T 银行。货物出口后，出口商因与 H 银行关系较密切，便前往 H 银行押汇。因装船日比信用证所规定日期晚几天，H 银行便电询开证银行可否押汇，但由于 H 银行与开证银行无往来，于是开证银行便向通知银行 T 行复电准予押汇，T 银行则因未曾接受此项押汇条件，以为电报误送，而将该电报退回。等到出口商与国外客户联络，才知此情，而且信用证也限定 T 银行为押汇银行。此时距申请押汇日已过了有两个月时间。但在此之前，出口商因急用款 H 银行即建议改按托收方式处理，也许可争取时效，出口商同意照办，故当出口商与 T 银行联络，则 T 银行要求须提出押汇文件才能付款。但押汇文件已由 H 银行直接寄往开证银行，所以已无法向 T 银行提出押汇文件，经多次交涉而无结果。请问该如何解决此问题才较为妥当？ (478)
311. 由于业务人员不慎，将进口货 运单遗失，应如何补救？某出口商以补发的提单等单证向银行办理押汇，原提单直接寄往进口商提取货物，开证银行是否可以以补发提单无货物存在或另找其他缺陷予以拒付？遭拒付后押汇银行是否可以向船公司寻求赔偿？ (478)
312. 有些出口单证及出口汇票的签章是由人代签，开证银行对非由出口厂商签章的单证是否拒付？押汇银行有无义务核对签章是否真实？ (479)
313. 信用证内注明“依据 P711 - 0108 号合同”(As per Contract No. P711 - 0108)，请问押汇时是否应提示此合同？ (479)
314. 信用证未注明货品名称、数量、单价等，而仅注明“ As per contract No. × × × dated × × ”(依据 × × 日 × × × 号合同)，但信用证又没附上该合同的副本。请问，押汇银行处理该信用证的押汇时怎么办？如果银行要求提出该合同的副本，

- 出口商随便弄来一张，银行又如何分辨真伪？ (480)
315. 国内某制造厂以成本价 (FOB) 条件将一批货物出售给出口商，押汇也由出口商以其名义办理。请问：押汇贴现金额 (12 天) 应由出口商负担还是由工厂负担？ (480)
316. Documents must be presented for negotiation within 10 days from B/L date 或 of B/L date 或 after B/L date ,各如何解释？ (480)
317. 上海某自行车厂向菲律宾出口一批自行车，共计 300 辆。合同规定 4 月份装船，3 月 20 日接到外商开来的信用证。信用证上规定：“shipment after April 10th till 30th”，该公司于 4 月 7 日装船，取得的是 4 月 10 日的提单。我方持单到银行议付时却遭到退单。请问：这是为什么？银行的拒付有何道理？ (481)
318. 天津某单位向马来西亚出口黄豆约 100 吨，合同中规定在 3 月至 5 月份内分批装运。但后来外商来证要求“shipment during March/May, first shipment 20M/T, second shipment 40M/T, third shipment 40M/T”，我方于 3 月 20 日装运出 20M/T 后，由于库存量较多，便于 4 月 15 日装 80 吨一次出口。请问，我方的行为是否构成违约？银行能否给予议付？ (481)
319. 请问 UCP500 修订工作的主要原则及七大部分各为哪些内容？ (481)
320. 请问 UCP500 对多式联运单据有何要求？ (482)
321. 国内某厂在今年 5 月 30 日收到某国客户开来的信用证，该信用证规定 8 月 1 日为最后装船期限，共有两个月的时间可供备货。根据公司生产能力而言，可在 7 月 20 日以前出货，于是开始生产。但到 7 月 10 日洽船时才获悉只有一个船公司的船只航行于中国与信用证所在地的目的港，且每个月只有一班次。七月份的班轮已于 7 月 9 日结关，下一次班轮要到 8 月 10 日才有。请问，有何补救办法才能符合信用证的规定？ (482)
322. 信用证上规定限由某银行押汇时，该指定押汇银行应以“有追索权”还是以“无追索权”受理押汇？ (482)
323. 国内某厂外销一批货物，由于信用证在邮递中耽误，以至收到信用证时，已过装船期限。该厂立即电请进口商修改信用证，但进口商怕修改信用证费钱费时，不愿修改，告诉我方直接发货并以保证书办理押汇。请问，可否接受进口商的建议？ (483)
324. 出口商所提出的提单上含有信用证所规定之外的其他货物，但并未就此部分货物要求付款时，是否违反信用证条件？ (483)

325. 由于电脑处理, 提单上装运标志 (shipping mark) 以文字代替符号, 例如以文字 “ in triangle ” 代替三角形符号或以 “ in diamond ” 代替菱形符号, 那么这种提单是否可接受? (483)
326. 信用证上对于汇票期限常以 at.....sight for any sum.....方式记载, 假如买卖契约中规定 “ 自提单日期计算 90 天后付款 ” 时, 可否填做 “ at 90 days after bills of lading date for any sum..... ” 而不必在信用证特殊条款中另行规定? (483)
327. 信用证是以离岸价为基础, 金额规定不能超过 1000 美元, 提单规定运费预付。另有一特殊条款: “ 受益人有权提取按提单和收据所列的运费金额 ”。(Beneficiaries are authorized to draw the exact amount of freight on above consignment as per amount declared on B/L and freight receipt.) 假定海运运费为 100 美元, 可否押汇 1100 美元? 汇票应怎样开? 海运运费部分是否可另开一张汇票? 如果装船前并不知海运运费的确切数目, 出口许可证怎么开? (484)
328. 有一信用证上用印鉴盖上如下条款: 应开证人请求, 凭本信用证提示的单证如有任何瑕疵, 须最后收货人同意接受单证后, 本行始能授权押汇银行解除保证或保留责任。(At the request of credit opener, please note that if the documents presented hereunder bear any discrepancy, we can only authorize the negotiating bank to release the guarantee or to lift the reserve after obtaining the acceptance of documents by final consignees.) 请问: 该信用证可否视为有问题的信用证? (484)
329. 请问 UCP500 对运输行出具的运输单据有何规定? (484)
330. 请问 UCP500 第四十四条: “ 到期日的顺延 ” 及第四十五条 “ 交单时间 ” 具体规定如何? (485)
331. 在信用证中规定 “ stale documents acceptable ” (过期单据可接受) 应如何解释? (485)
332. 当跟单信用证没有规定运输单据应表明实际飞行日期, 如果空运单在 5 月 1 日签发, 注明实际飞行日期为 5 月 25 日, 在 5 月 30 日提示该单据可否接受? (486)
333. 一张信用证要求签发买方指示抬头、注明运费付讫和证明以航空从某机场出运至某机场不迟于 1995 年 1 月 15 日的空运单。而提示的空运单表明该单据由代表英国航空公司的代理签发, 但注明航班和日期为 “ BA156/16 ”。问这种单据可否接受? (486)

334. 一张规定有 “ This credit is valid until.....at your counters ” (本证在你柜台直至.....有效) 的可转让信用证是否可根据第一受益人的要求, 将其付款或议付转让至第二受益人的银行, 或者 “ at your counters ” (在你柜台) 一词是否必须被认作另有规定, 从而禁止在第二受益人 的银行进行该信用证的付款或议付? (486)
335. 在运输单据, 即提单、空运单等上进行任何更正、修改是否无须表明它经何人批准, 而只须加盖 “ 经核准后更正 ” 的印章? 或是否这种修改应该清楚注明船运公司或其代理人的名称, 并经他们恰当签证或签字? (487)
336. 如果汇票和单据在寄往开证行途中发生遗失, 开证行对寄单银行在付款的时间方面负有什么责任? (487)
337. 在信用证项下单制证的依据是什么? 如果 “ 单证、单单相符 ” 与 “ 单货一致 ” 相矛盾时怎么办? (487)
338. 出口货物一批, 以信用证方式收取货款。合同规定唛头件号为 “ 1 - 100 ”。①如果来证规定, 托运人在每个包装上刷连续号, 我方可否拒绝? ②如果实际交货只能 98 箱, 买方也同意按 98 箱交货, 应如何刷写唛头? ③如原准备装运 100 箱, 后因故改装 50 箱, 发票、装箱单等都改了, 但是保险单上仍为 100 箱, 押汇时应怎么办? (488)
339. 在信用证业务中各种单据签发日期按照惯例有哪些规定? 在交单时如何做到单单日期相符? (489)

第八章 国际贸易实务 (八) 货款支付与融资

1. 在签订支付条款时应注意哪些问题? (491)
2. 汇款的失效是怎么回事? (491)
3. 发票的种类及各种发票的作用有哪些? (491)
4. 如何正确使用国际贸易中的汇票? (492)
5. 关于汇票的贴现、拒付和追索有哪些法律规定? (492)
6. 支票、本票、汇票有哪些区别? (492)
7. 请对汇票 (DRAFT) 的内容及关系人作较详细的说明。 (494)
8. 什么是托收? 在一笔托收业务中有哪些主要程序? (495)
9. 什么是追索权? 是否所有拒付都要凭拒绝证书才能行使追索权? (496)
10. 汇票与票汇有何区别? (496)
11. 在出口业务中采用托收方式应注意哪些事项及其托收的特点有哪些? (496)
12. 请就托收项下关系人的法律关系加以说明。 (497)

13. 什么是汇付, 有哪几种? (497)
14. 汇票、提单、发票在付款交单 (D/P)、承兑交单 (D/A) 与信用证上, 其抬头与填写方式有何不同? (498)
15. 进口商所在地发生战争, 货已出口, 此时银行将信用证转为托收, 这是否合理? 应如何处理? (498)
16. 申请进口许可证 (L/L)、信用证 (L/C)、付款交单 (D/P)、承兑交单 (D/A) 的手续如何? (499)
17. 请就 CBC 及 Proforma Invoice 分别予以简要说明。 (499)
18. 什么是借记帐单? 什么是贷方帐单? (499)
19. 什么是信用卡? 我国现在是否也可使用信用卡? (499)
20. 对外贸易中常用的外币名称及其缩写字母符号有哪些? (500)
21. 国内向德国出口蘑菇罐头一万箱, 价值 14.8 万多美元, 议付后二个多月才收到货款。买方开来的是即期信用证, 经查明是中间环节的代付银行没有收到开证行电报的缘故, 使出口方损失利息 2370 元, 问此损失应由谁承担? (500)
22. 出口马耳他罐头一批, 由于发生单证不符, 我方更正发票后通过银行寄去, 客户提出费用增加, 要求我方将佣金由 3% 改为 5%, 我方有无理由拒绝? (501)
23. 国内向加拿大多伦多客户出口 2200 箱 240 公斤/567 克糖水荔枝罐头。以 CIF (到岸价格) 成交。在信用证上规定 “ 加拿大进口许可证一式四份 ”, 可分批装运。货装第一批启运后, 向有关单位索要进口许可证却没有答复, 且客户又未经出口方同意擅自修改信用证: 每箱减价 3 美元, 我方如同意其修改将损失 6600 美元。问应如何处理? (501)
24. 付款人在信用证上若无说明, 应为何人? 信用证的持有人遭拒付时, 追索权应如何行使? 汇票上若注明 “ 无追索权 ” 是什么意思? (501)
25. 信用证未规定收票人时, 汇票应以开证行还是以账户主 (Accountee) 为收票人? (502)
26. 如果信用证上只要求 “ 商业发票用西班牙文填写 ”, 此时其他文件及发票使用的信纸和签名是否也要用西班牙文写出? (502)
27. 假设买方拒付, 但经过双方交涉后才付款。请问这期间的利息, 是由通知拒付那天算起, 还是从押汇日到付款日时间来计算? (502)

28. 向国外出口货物, 如果信用证规定需要领事发票, 但订单金额为 400 美元, 并且分为两批出口, 是否不需要领事发票? (503)
29. 信用证上只写有数量及金额, 装运人是否可以以较少数量及较高单价押汇 (但尚未达到全部信用证的总额)? (503)
30. 在信用证项下应以谁为汇票受票人? 是银行还是进口商? (503)
31. 除了与信用证条件不符或所做的文件有错误或瑕疵以外, 是否还有其它拒付的理由? 都有哪些? (503)
32. 承运人将成本价 (FOB) 与海运运费分开报价。结果备货迟延, 而改以空运 (air freight), 以便在信用证有效期内押汇。是否可行? 是否会遭拒付? ... (504)
33. 我方以承兑交单 (D/A)、付款交单 (D/P) 条件向国外出口货物, 如果卖方将装运单据直接寄交买方, 提单的收货人也是买方, 如我方任找一银行托收, 银行是否会接受?
..... (504)
34. 国内某公司以成本加运费价 (CFR) 条件向叙利亚出口商品, 目的港为叙利亚某港。由叙利亚银行 (开证银行) 签发信用证, 并以美国某银行 (保兑行) 保兑后交给我方 (该出口公司)。根据信用证条款规定买方保留货款的 10%, 需等该批货物运到目的港后, 经买方书面通知才可以付剩下 10% 的货款。但当承运的船舶抵达目的港的外海后, 该目的港港务局通知该船说: 该港十分拥挤, 命该船停靠该港的辅助港卸货。买方以未在约定港口卸货为由拒付保留的 10% 的余款。请问: (1) 买方的这种拒付是否合理? (2) 能否向保兑行要求偿付, 有什么好方法?
..... (504)
35. 在信用证交易中, 哪些理由是拒付的正当理由? (505)
36. 以到岸价 (CIF) 条件进口货物, 出口方没有装船却伪造有关提货文件办理押汇, 银行应如何处理才不致使开证人受到损失? (505)
37. 在“预付运费”条件下, 运费付款地不在天津 (离岸港)。信用证上交易条件无明显表示是“成本价” (FOB) 还是“成本加运费价” (CFR), 则押汇文件上应如何填写其交易条件? (505)
38. 如在信用证上有其商品的总数量与总金额, 但却没有单价, 在发票上有单价一栏, 而经卖方依据信用证算出的单价却和合同上的单价不一致, 在这种情况下, 应以哪个为准才不致于遭到拒付? 是否应请买方修改, 或仅以信用证上的单价为准填在发票上?

.....	(505)
39. 如果信用证规定提单上的收货人为进口商, 并规定在押汇时, 寄一份提单给进口商, 而银行又给予接受押汇。如果将来货物被提走, 又发生拒付, 则押汇银行是否应负责任? 另外押汇银行是否仅负责审核单证是否合乎信用证规定, 而不论其内容是否合理或对出口方有无保障?	(506)
40. 如果买方以金额的一半用支票支付, 另一半用信用证支付, 请问出口许可证的金额是不是包括以上两者? 这种付款方式会不会影响到可以退税的出口物退税? 如果买方愿以全部金额用支票支付, 则卖方应如何办理? 是否也可以申请出口许可证?	(506)
41. 青岛某出口公司向韩国出口一批货物, 付款方式为 D/P90 天托收。汇票及货运单据通过托收银行寄到国外代收行后进行了承兑。当货物运到目的地韩国的釜山后, 恰巧当时该产品市场价格上涨。进口人(付款人)为了抓住有利行市, 便出具信托收据(T/R)向银行借取单证, 先行提货。但货物出售后买方倒闭。请问: 在此情况下, 我方在汇票到期时能否收回货款?	(507)
42. 国内某进出口公司与新加坡某公司签订了一项出口合同, 合同规定 9 月份装船, 但后来我方接到国外开来的信用证上将装船期改为: 不得晚于 9 月 20 日, 但我方与船运公司联系时得知 9 月 20 日前无船去新加坡, 于是我方立即去电要求外商将装船期延至 10 月 20 日前装运。随后我方接到外商回电称: 同意船期展延, 信用证的有效期也顺延一个月。我方在 10 月 15 日装船完毕后, 持全套单据向银行办理议付时, 却遭银行拒付, 请问: 这是为什么? 银行的拒付有无道理?	(507)
43. 某单位分别出口三批货物, 三个合同各规定以①D/P 即期, ②D/A30 天, ③D/A30 天托收方式付款。设寄单之邮程为 7 天, 托收日为 8 月 1 日。如果不计银行合理工作时间, 请问这三笔业务的提示日、承兑日、付款日、交单日各为何日?	(507)
44. 何谓“直接托收”?	(508)
45. 通过贸易商出口货物, 当结算后, 方知贸易商可能倒闭, 此时厂商仅有一张未到期的支票, 请问在押汇前如何应付?	(508)
46. 以付款交单(D/P)方式出口, 在对方进口地代收银行收到托收银行所寄的单据以后即通知进口商来赎单, 通常是否有一定期限规定, 如果有一定期限的话, 则超过规定期限的时候会发生什么问题? 又进口商不来赎单的话该如何处理? ...	(509)
47. 请问托收业务有哪些关系方?	(510)

48. 某公司经甲银行，以电汇方式汇付某客户乙在香港某银行的帐户，因需经过美国丙银行，而丙银行与香港的银行无往来，便转请美国丁银行汇付香港某银行某客户乙帐户。按平时，最多三、五天即可汇到香港某银行，但此次竟费了十八天才汇到香港某银行。因金额巨大，不但影响国外某客户乙的资金周转，而且汇率变动发生差额较大。在此情况下，银行是否应负责任？ (511)
49. 因质量不符，出口货品遭拒付，运回费用太高，便电请代收银行代为拍卖。结果拍卖所得不仅不足支付仓储费及拍卖费，还被要求补付费用。这种情况，是否表明对方（代收）银行有恶意？（因事先并未接获通知拍卖价不足抵付费用），又如何防止这种情况发生？ (511)
50. 若货物抵达目的地而买方拒不提货，一方面和卖方讨价还价，但另一方面因买方和开证银行关系密切，已用担保提走货物，卖方发现后应向开证银行还是买方索赔？ (513)
51. 出口商所提出的货运单据与信用证规定略有出入，但押汇银行通融准予押汇，若买方对此故意为难拒付，试问因此而发生的损失应由谁负担？ (514)
52. 国外开来信用证如将卖方的公司全名或商品的商标的任何一个字母拼错，如因急以出口，可否将押汇文件更正，这样做有无被索赔或拒付的可能？又《跟单信用证统一惯例》对此是如何解释的？ (514)
53. 某公司出口一批商品，货品规格等都符合要求，只是交货日期与信用证略有出入，但曾获买方电报同意，结果买方藉口拒付，请问该信用证的开证银行是否应负责付款？否则应如何使买方付款？如卖方无过失，买方拒付，开证银行又不负责，又该如何处理？ (515)
54. 拒绝卖方押汇可能是一种商业手段，但从贸易的角度上看，买方拒绝押汇，可能得不到任何经济利益。买方应如何运用拒绝押汇？ (516)
55. 甲公司于去年一月间以付款交单方式、到岸价格出口到智利铝餐具共四批，合计 9000 美元，将发票、提单等文件经由 × × 银行收款，约三个月后才收到其中一笔货款，其它三笔不付款，经催促，约过两个月后该买方来信称货物损坏及为支付政府仓租，必需将该货品拍卖抵偿，甲公司以已损失为由即去信通知买方请求将损失及仓租费从本批货款中扣除，经取得商检及我国领事签证，甲公司同意赔偿，又过两个月又接到一笔货款，但所剩两笔约 5000 美元仍未付款，前后已过一年，请问遇此情况应如何处理？ (517)

56. “拒付”都是出自买方的意思吗？按 UCP500 规定，银行审单期限为多少天？
..... (519)
57. 请问 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对利息有何规定？ (519)
58. 请问 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对银行与货物的关系作何规定？
..... (520)
59. 信用证上的条款若列明载货船只须靠码头，在洽订船位时，船公司在船期新闻版上列明该船将停靠码头，但该船抵达港口时却没有靠码头，以致买方拒付，在此情况下应如何处理？ (521)
60. 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对代收行或付款人缮制单据有何规定？
..... (522)
61. 信用证上规定货款支付方式为 50% 见票即付，其余 50% 等货物运抵目的地，经当地有关商检局检验并证明符合甲级品后始付款，由于所装运货物（蒜头）已经国内商检局检验合格，并出具证明书，出口商即放心装运出口，该批货物出口押汇时，押汇银行当即支付 50% 货款，另 50% 货款以托收方式办理，以后，押汇银行接到开证银行通知称货物未能符合信用证规定的甲级品并附其当地检验证明，拒付托收部分的 50% 货款。请问：（1）依上述信用证的规定，货物未达到所规定的标准时，是否全部货款只能取得 50%？（2）既然该货物未能符合甲级品，出口商可否退回已领的 50% 的货款，而要求进口商原货退回，用以迫其付清余款？（因为蒜头经相当长时间后，早已发芽腐烂，绝对无法原货退回，或者进口商已出售完毕。） (522)
62. 请问运费预付（Freight prepaid）时提单包括运费及集装箱的货场费用时，会不会成为拒付的理由？ (523)
63. 以分期付款方式从国外进口一批机器，卖方所交的机器不完整，尚有部分零件短缺，而当时曾致函卖方索赔，卖方也答应补足短缺的零件，且也来函言明该短缺件已装船寄出，但迄今均未收到。而买方方面已将短缺零件自行补足，且分 10 期付款亦付过 6 期，现是否可采取拒付，如可拒付，其手续如何？ (523)
64. 某公司出口香港客户 240 斤/567 克象山牌糖水荔枝罐头 1050 箱，装“桂海 482”轮。但由于装船日期已过信用证有效期，双方议妥以托收方式处理。请问，信用证下托收如何办理？其对卖方风险如何？ (524)
65. 对大型（金额较大）机器出口，分期付款或适当的付款条件如何规定才能对制造商有利而买方也能接受（当见票即付信用证对买方有困难时）？ (525)

66. 请问工厂与贸易商间的付款方式, 为了使工厂免于被贸易商倒帐, 其契约如何制订较为妥当? (526)
67. 票据有何特征? (527)
68. 简要介绍汇票的种类有哪些? (527)
69. 信用证内没有规定两套单据合用一套提单是否接受时, 国外开证银行以此理由拒付, 是否合理? 如不合理, 应以何种理由反驳或有何惯例可循? (528)
70. 卖方于信用证期限内, 由于物价上涨要求加价, 经买方去函同意加价, 但买方并未修改信用证金额, 在信用证期限已过后, 卖方由于物价下跌幅度较大而自行装船运出, 买方以信用证期限已过而拒绝提货。请问买方是否应对此负责? (528)
71. 进口商往往以单据上一些微小而且不会影响到提货以及转售获利的不符点为理由来拒付, 而真正影响到转售获利的理由, 例如品质不良, 反而不能成为拒付的理由。请问将来有一天, 《信用证统一惯例》会不会针对此点作若干合理修正? (529)
72. 信用证上的装运时间过期, 经客户电告同意付款, 但押汇后, 客户却来电要求折价, 是否应接受或另有其它方法解决 (此货出口时出口商凭赔偿保证书押汇)? (530)
73. 请问除了利用信用证外, 还可利用其他哪些方法进行国际贸易? 其适用范围如何? 请详述之。 (531)
74. 请解释 D/A, D/P, F. I. 及 F. O. Term 的含义。 (533)
75. 托收与信用证的差别, 是否仅在于托收须在银行拿到钱后才付款? (533)
76. 贷款外购机械设备, 利用何种方法来筹集资金较为有利? (536)
77. 信用证为不可撤销, 买方于收到装船货样后认为质量不合乎要求, 而拒不提货是否合理? (537)
78. 如以付款交单 (D/P) 方式出口, 其货款未汇来, 应如何索取? (538)
79. 何为远期付款交单 (D/P after sight)? 如有 90 天期的付款交单其到期日如何计算? 又假若委托银行寄发单据的代收委托书上列有利息按 $\times \times$ 条件计收, 代收银行是否有义务必须收妥? 假定此利息付款人不愿负担, 委托银行是否有义务做拒绝付款证明? (538)
80. 出口商以付款交单、承兑交单方式交易可能遇到哪些问题? 对于这些问题如何处理? (539)
81. 承兑交单的起算日, 依一般惯例从哪天开始起算? (540)

82. 银行承作不足额的出口押汇是否有风险？	(540)
83. 付款交单 90 天到期客户倒闭，未能收货款，出口商应如何补救？	(541)
84. 如贸易非在信用证条件下进行时，进口、出口双方如何保护自己？	(541)
85. 若外方要求我方出口商品的付款条件为 50% 现金，50% 信用证，是否可以接受？ 接受后又如何处理？	(543)
86. 请问 1996 年 1 月 1 日实施的《托收统一规则》（即 URC522）对承兑交单和付款交 单有何规定？	(544)
87. 采取浮动汇率时，请问出口商在签约时应加注何种条件保证？又，信用证上应如何 规定才能配合前述保证条件？	(544)
88. 某进口商要提出拒付时，向银行提出拒付的正确程序是怎样的？	(545)
89. 以承兑交单交易，出口商有何较有效的办法防止进口商拒付？	(546)
90. 信用证与付款交单在付款时（即拿文件时）有何不同？付款交单是否也有远期付 款交单，最长为多少天？	(546)
91. 远期信用证和承兑交单有什么不同？	(547)
92. 按 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》的规定，托收指示书应具备哪些项目？	(548)
93. 在何种情况下需要提供产地证明书？	(548)
94. 付款方式的“S/D”条件是什么意思？	(549)
95. 东南亚的客户有时要求以分期付款方式购买机器，由于竞争激烈，某厂打算牵就客 户的要求，分期付款方式外销时应注意哪些问题？	(550)
96. 由本国开出不可撤销信用证，但国外供应商一直未能交货，信用证已过有效期限多 时，是否可向开证银行要求撤销信用证？若可以撤销退证，如何处理？若国外供应 商拒不交货，且置之不理时又该怎么办？	(551)
97. 在到岸价格条件下，对方未装船而伪造有关提货文件办理押汇，应如何处理才不致 使开证人受到损失？	(551)
98. 买方认为有瑕疵而开证银行不予以办理拒付，应如何处理？	(552)
99. 付款人在信用证上若无说明，应为何人？信用证若发生拒付时，追索应如何行使？ 汇票上若注明 Without recourse，是什么意思？	(553)
100. 某公司收到外国开来的信用证，规定装船期不得迟于 1995 年 6 月 15 日。因运输 问题，我方无法如期装船，于 6 月 10 日电请对方将船期延展至 7 月 15 日，信用 证有效期同样延展一个月。6 月 20 日接对方复电称：“同意你 6 月 10 日电请将船	

期改为不得迟于 1995 年 7 月 15 日，信用证有效期同样延展一个月”。接电后，立即组织出运，于 7 月 14 日装船完毕并获得提单，15 日备齐全套单据向银行交单议付，但银行拒绝收单。我出示进口人同意展期电报后，银行是否即可同意议付？

..... (554)

101. 请问 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对代收行的通知义务作有哪些规定？

..... (555)

102. 某公司为一经营进出口业务的贸易公司，兹有一问题如下：甲方现为规模很大的食品厂，欲委托该公司（乙方）代为外销，买方（丙方）开出信用证或电汇购货时，可否以乙方为对象再由乙方转给甲方发货？如可以，应如何处理？如不可以是何原因？..... (555)

103. 信用证来证规定“全套正本提单由受益人于装船后径寄开证申请人”。可否接受该项要求？..... (556)

104. 担保出运有什么风险？如果实际业务中需要担保出运应注意哪些问题？..... (557)

105. 简述 URC522 对 URC322 的修订特点？..... (557)

106. 议付行对未列有单价的货物，是否应掌握平均单价？..... (558)

107. 什么是运输标志？“Made in China”字样可否出现在外箱上？..... (558)

108. 代理商在日本，设美国客户从美国开信用证给代理商，然后代理商由日本再开信用证到中国，而货物由中国直接装运美国，是否可成立？..... (559)

109. 国外客户开来电汇给国内甲贸易商，甲用此电汇向乙厂商订货，请问乙厂商可否用此电汇归还银行外汇贷款，如何办理？..... (560)

110. 开证行拒付后单据所有权属于谁？在此情况下开证行能否将单据交开证人？..... (561)

111. 我方与一德国商人按 CIF C₃ 汉堡条件成交糖水桔片罐头 10000 箱，总金额为 300000 美元。合同规定总金额的 50% 以即期信用证方式付款，其余 50% 在 D/A 见票后 30 天付款托收。事后，对方开来金额为 150000 美元的信用证，规定凭贸易人开立之不得超过本证规定金额的即期汇票，随附 10000 箱桔片罐头之全套单据付款。并在证内申明：“We are informed that the remaining 50% of the invoice value will be paid on collection basis”。我凭证装运出口交单，如期结回信用证项下的 150000 美元，其余 150000 美元亦按照来证申明制妥汇票通过银行光票托收。事

- 隔一个多月，忽接银行通知，进口人倒闭，光票退回，由于这项托收是根据信用证申明办理，是为“证下托收”，开证行是否应保证付款？ (561)
112. 如贸易商委托本地银行，开信用证给工厂，深恐工厂无法按时出货，应于信用证中附加什么条件？另有关检验权及其他细节应于信用证中作何规定，以对贸易商有所保护？ (562)
113. 请问开立汇票时，对收款人通常有哪三种写法？ (562)
114. 美国客户要求托收方式为付款条件，请问其用意为何？又“120 天付款的汇票”的付款条件是指什么？ (563)
115. 承兑交单假定到期日进口商不付款，如何要求国外受托银行作成拒绝付款证明书，凭此拒绝付款证明书如何追索？ (563)
116. 我方向科威特出口某货物 20 公吨，每公吨单价 400 美元。合同规定数量可增减 10%。国外按时开来信用证，证中规定金额为 8000 美元，数量为约 20 公吨。结果我按 22 公吨发货装运，但持单到银行办理议付时遭拒绝。问原因何在？ (564)
117. 某英国商人 A，委托美国中间商 B 与中国一家公司签约成交。由 A 直接开信用证。证内未规定提单的被通知人，对商业发票的抬头人（即发票开给谁）也未作规定。问：在该信用证未规定发票抬头人时发票应开给谁？ (564)
118. 请问 UCP500 对通知行规定有哪些责任？ (565)
119. 中南美洲及希腊地区贸易习惯以付款交单、承兑交单为主。若以 30% 信用证，70% 付款交单方式对外收款，后遭国外拒付，应如何处理？此种情况下如何确保信用证部分货款？例如 10000 美元货款，信用证部分 30%，计 3000 美元，付款交单部分 7000 美元，押汇后单据皆符合信用证条款，但买方拒绝付款交单部分货款，对方银行只取得 3000 美元，但无法交付单据给买主。开证行与买方如何去协调？另寻求新买主又如何处理？ (566)
120. 进口商向国外购买仪器设备，合约同意支付分期付款的第一笔，剩余货款交货后支付 2/3，待验收货品后支付其余 1/3 货款，请问此类信用证如何开？要求对方以何种文件分别押汇，并请提示应注意避免纠纷的事项。如分期付款的第一笔支付，须由出口商提出同额的备用信用证为担保，请问如出口商无法履行交货时，如除退还款额外，另加利息，则利率应以多少比率计算合理？ (567)
121. 以承兑交单进口，托收行要求将承兑后的汇票寄还，该汇票寄还后，被提出到国际金融市场贴现，经多次流通后，到期从另一国家（并非托收行的国家）提出要

- 求付款，银行是否凭此汇票付款？ (568)
122. 出口托收的受托银行遇国外拒付而委托人倒闭下落不明时，可否进行拍卖以抵费用？又如预估拍卖所得不足于抵付拍卖费用时，能否放弃，而由国外仓租业者自行处理？(托收银行已委托国外银行将货提出存入仓库) (568)
123. 开证银行在出口当地设有分行，其信用证经分行通知。今出口商将单据送往该分行办理押汇，并经付款，或由押汇银行将单据转押该分行，也经付款，后来开证银行以某项被发现的瑕疵为由拒付，该出口商或押汇银行可否拒绝接受？如可，应以何项理由拒绝？ (569)
124. 如总行设在欧美等金融中心，其在他国设立的分行开出的信用证，因某些原因 (不是以单据的瑕疵为由) 而无法偿付时，其总行是否有义务代分行偿付？ (570)
125. 常有信用证在转让时，出让人在转让书上附加条件，诸如“所有文件由出让人会签”或要求其本身出的检验证书。在此情况下，受让人的单据是否需符合此条件？如按此类条件准备单据，开证银行以信用证条件未表明此项条件而拒付，则应如何处理？ (571)
126. 信用证要求由 A 先生签署认可证书，而受益人提出的却是由 A 先生签署的检验证书，请问该单据是否为合格单据？ (572)
127. 不构成分批装运的案例研究。 (573)
128. 某公司接到国外开来的信用证，商品名称为“热轧薄板”，由于工厂方面的疏忽，误装为“冷轧薄板”，押汇文件中的发票里只载明“薄板”，却顺利通过押汇。现接到进口商来函称提货时发现我方所交货物为“冷轧”而非合同所定的“热轧”，希望我方解决。请问：会不会被拒付？应如何解决？ (573)
129. 某公司从美国客户收到一张循环信用证，每次循环 6000 美元，共可循环使用 5 次，总金额为 30000 美元，其中第四次于 5 月 8 日装出，但信用证有效期为 5 月 5 日，因过了有效期而遭拒付。等到 5 月 30 日，收到展延信用证有效期限及船期的修改书，出口商即以展延后的条件再提示要求付款，结果仍遭拒付。据买主说该展延部分只能适用于最后一批 (第五批) 部分，对于第四批部分不适用，请问是否合理？ (574)
130. 某进口商自西德进口一批化学品，所开出的信用证规定以青岛为目的港，但由开证银行转来的单价中发现下列各点：①装箱单不是由信用证受益人而是由包装公

- 司签发；②集装箱提单指示的目的港是大连而不是青岛或青岛附近的集装箱堆积场；③发票和装箱单在一起；④提单上的被通知方不正确；⑤提单上的重量大于装箱单上的重量。请问，进口商欲以上述各点拒付，有无理由？（575）
131. 某厂外销一批货物，押汇文件顺利押汇，但很快收到押汇银行通知已被开证行拒付，理由为发票上的 240D/32F 打成 2400/32F，“D”变成“O”，与信用证规定不符，请问开证银行这种拒付理由是否太牵强？如何解决？（575）
132. 某工厂外销胶合板到埃及，信用证规定的商品名称为胶合板，并要求保险单，按我方名称签发；此外，又要求产地证明由埃及驻华大使馆授权签发。该厂所提示的发票上商品名称为“旋刨胶合板”（因买卖合同上的名称如此），保险单上的被保险人为“开证银行”，产地证明也非埃及驻华使馆签发，结果开证银行以发票上的商品名称与信用证不符，保险单上的被保人及产地证明不符要求等理由拒付，有无道理？（576）
133. 买方以支票预付货款，卖方将支票先交银行托收，等收妥后再发货，这样较为安全。然而银行方面说，光票向美国银行提示付款后，美国付款行于付款后半年内，可提出退票，请问此说是否属实？（577）
134. 目前银行是否接受保了险的付款交单、承兑交单的融资？假设接受而发生拒付时，保险公司、银行与买卖双方的责任如何？（578）
135. 请问 UCP500 对专递及邮政收据作何规定？（579）
136. 某公司的商品出口一直很顺利，未遭过拒付的情形，如因单据的错误而遭拒付，受益人及时将该单据重新更正或制作后再送往开证行，是否客户就无法再拒付？若更正后再送往开证行已超过信用证的有效期限，开证行是以第一次押汇日期，还是以更正后押汇的日期为准？（579）
137. 国外单据寄到时，因故欠缺装箱单，乃予拒付。以后押汇银行寄还装箱单，拒付原因是否解除？（580）
138. 假如信用证项下单据因不符而遭拒付，出口商如能补正时，在时间上有什么限制？（581）
139. 某公司制造灯具外销，货物完工一个多月，因战争不能出口。此次交易是经由贸易商办理，该公司以信用证副本及订单为根据向贸易商索取货款，但被拒付，请问有无补救办法？（582）
140. 有关保兑行对修改的保兑示例。（583）
141. 国内某公司外销一批罐头，全部提单皆经由国内银行寄到对方银行，但仍发生拒

- 付。理由是遗失一张提单。虽已另出证明，不过仍拒付。但此批货在进口地仍属于热门货，可否转让另外的买主？（因为进口商要求 20% 的折价）（583）
142. 对出口商在承兑交单、付款交单条件下交易所承担的风险，是否能由银行来承担，有何办法？（584）
143. A：进口商；B：制造商；C：模板商。A 欲进口一批货品由 C 提供模板交 B 制造后，由 B 厂所在地出口到 A 商所在地。C 商所在地与 B 同，因有许可证的关系 C 不接受 B 的订单，但可接受 A 的。由 C 提供的模板将由 B 保存，不随制造后货品交运。在此种情况下，A 如何定货，如何付款？（585）
144. A：日本电子厂；B：国内电子厂；C：在中国 A 商的许可生产厂家。B 开来信用证向 A 购买一批零件，可否由 C 在国内直接交货？采用何种方式，将来如何付款？
.....（586）
145. 请问 UCP500 第三十四至第三十六条有关保险单据事宜有何规定？（587）
146. 英国商人通过美国商业银行开来信用证，其付款方式为九十天的承兑交单，问出口商押汇后何时可取得货款？（588）
147. 假设 A 为美国出口商，B 为国内某进口公司。B 向 A 采购一批电子仪器，离岸价为 100000 美元，双方约定货于 95 年 12 月 31 日交清，B 提出两种付款条件，由 A 选择（B 由于预算问题，95 年 12 月 31 日以前只能付清一半，另一半只有到 96 年 8 月 31 日才能付清）：①信用证于 95 年 8 月 31 日前开出（金额为 50000 美元），凭信用证支付余额 50000 美元，以清洁单据在 96 年 8 月 31 日前支付；②信用证在 95 年 8 月 31 日开出（信用证金额 50000 美元），余额 50000 美元，以承兑交单 240 天支付。问：（1）以上两种付款方式过程如何？（2）对出口商、进口商各有什么潜在问题？（3）站在出口商立场，哪一种较为有利？（4）站在进口商立场，采用第一种付款方式有何利益？（589）
148. 由国外进口某商品，装运时以租船为主，检验时以卸货港由买方或商检机构检查品质、数量，凭其报告向通知银行电报告知，卖方才能根据通知银行通知向押汇银行收款。上述条件以卸货港品质、数量为准，其在贸易契约或报价单上应如何由英文写出？（590）
149. 商业发票应包含哪些内容？在缮制商业发票时应注意哪些问题？（591）
150. 汇票上背书除有注明 pay to the order of 者外，也有 deliver to the order 的注明方式，请问后者的注明对背书的责任如何？汇票持有人对背书人是否有追索权？

.....	(592)
151. 信用证规定禁止转运，但规定商业发票上：“必须注明喂给船与母船的名称。”这合理么？如果为直航，不可能有喂给船，则发票上无法注明喂给船名称。这样，押汇时是否会有问题？	(592)

第一章 国际贸易实务（一）

合同的磋商与签订

1. 国际货物买卖合同的签订有哪些程序？

国际货物买卖合同的签订大致分为五个环节：询盘、发盘、还盘和反还盘、接受、签订书面合同。五个环节是相互联系的，但并不一定要逐个经历。其中最重要的是发盘和接受两个环节，这二者缺一不可。因为一方发盘以后，必须经过对方无条件地予以接受，买卖双方才算达成协议，才能成为一项对双方都具有约束力的合同。具体地说，这五个环节的内容如下：（1）询盘，也叫询价。它是交易的一方向另一方通过口头或函电发出的想购买或想出售某项商品的一种表示。例如“可供中国籼米 35% 碎粒八月装船每公吨 × × 美元 FOB 上海请递实盘”。“请报中国大米 35% 碎粒八月装船 100 公吨 × × 美元 FOB 上海请递实盘”等等。（2）发盘，也叫发价或叫报盘、报价。它是交易一方向另一方就某项商品的出售或购买愿意按一定交易条件和贸易方式成交订约的表示。一个有效的发盘其内容必须明确，发盘提出的重要交易条件必须完备，发盘所表明态度应是终局的。如“发盘中国大豆、大路货，含油量 × × % × 月装船每公吨 × × 英磅 CIF 伦敦，不可撤销即期信用证付款 23 日复到”等。（3）还盘和反还盘，又叫还价和反还价。它是对原发盘的否定和重新修改。通俗地讲，就是买卖交易中你来我往的讨价还价过程。（4）接受。它是交易的一方通过口头或函电无条件地同意对方在发盘或还盘中所提的交易条件和按此订立合同的一种表示。例如：“你 5 日电接受”。接受生效的时间，也是合同成立的时间。（5）签订合同。签订书面合同是国际贸易合同签订的最后环节，它的订立标志着买卖双方磋商交易阶段的结束和执行相互信守条件阶段的开始。

2. 买卖合同的成立应具备哪些要素？

买卖合同是根据双方当事人都能接受的国际惯例或法律规定而设立的反映双方在磋商中的内容、立场，同时规定双方权利和义务的法律文件。简单地说，合同是有支付能力的双方或多方之间达成做某事或不做某事的文字化的契约。为此，一个有效的合同的成立应具备以下几项基本要素：（1）合同的事务必须是合法的，有悖于一国的贸易法律和国际公法的交易是不能进行的。同时，在坚持不违法的情况下，合同的条款一定要订得具体、明确和双方磋商的内容一致，防止错漏，文字上还要力求严谨，精炼，切忌使用模棱两可的文字。（2）必须是双方就交易的内容表示一致同意才行。双方当事人的意思表示要一致，没有保留和分歧及误解、曲解的意思。从程序上看，要约人的要约与受约人承诺的意思一致，这是一项有效合同的成立必须具备的要素。（3）合同签订的当事人必须是有支付能力，能承担法律责任的法人。

3. 国际商法关于合同的要约有哪些规定？

合同的要约实际上就是发盘，即交易的一方以缔结合同为目的，向另一方发出的就某项商品的出售或购买愿意按一定贸易条件和贸易方式成交订约的表示。可以通过口头，也可以通过函电进行。提出要约的一方为要约人，对方则称为受约人。按照国际商法的规定，一项有效的合同要约必须具备以下条件：（1）要约的内容必须明确，即内容具体、词句确切、含义清楚、目的明白。（2）要约中提出的主要交易条件必须完备，即包括拟将签订的合同的主要条件，例如商品名称、品质规格、价格、数量、包装、装运条件、支付等，以便一旦对方表示，就能够成为对双方都具有约束力的合同（有时要约虽不必象合同那样写得十分详细，但要约中也要把主要内容和大概的意思、要求写清楚）。要约的内容最重要的是确定货物的数量（或提出数量的方法，至于价格、支付等内容，可以暂不提出）。（3）要约表明态度必须是终局的，没有其他保留条件。而且，要约必须在受约人受到要约之后才能生效。同时要说明要约的有效期限，过期无效（一般规定，在受约人接到要约之后的10天答复要约人，如10天内仍不答复时则要约视为无效）。（4）国际商法中关于要约是否具有约束力也有规定。一般地，要约不具有约束力，即要约人在受约人对要约作出承诺以前，任何时期都可以撤回要约或更改要约的内容。但这也因国家而有变更，有些国家虽规定要约不具有约束力，但同时又规定要约人在要约中确定的答复期限内不能随意撤回要约。在进行国际贸易工作中，值得注意的是，关于要约是否具有约束力，还因不同的国家而定。如瑞士、希腊、巴西、德国等国的法典就明文规定，除非要约人在要约中注明不受约束的词句，否则要约人必须受到其要约的约束，在有效期内不得撤回或更改要约。

4. 请举例说明什么是询盘（Inquiry）？什么是发盘（Offer）？

询盘又叫询价、问价或索盘，是进口商向出口商要求报盘的邀请，一般没有一定的格式。例如：国外某公司向我国粮油进出口总公司来电询盘：“PLEASE CABLE OFFER SOYBEAN OIL MOST FAVOURABLE PRICE”（请报豆油的最惠价）。询盘亦可由出口商向进口商发出，例如：“CAN SUPPLY SOYBEAN OIL PLEASE BID”。（可供豆油请递盘）。询盘也可向多个客户发出，待发盘后，进行选择。

发盘又称发价。是交易的一方向另一方提出一定的交易条件，并且愿意按此条件签定合同的表示。例如：美国某公司向几内亚进出口公司发盘：“ORDER 50M/T DRIED YEAST POWDER CONTENT ABOUT 30 per cent, PACKING 80kg GLASSFIBRE PAKEAGES AUG/SEPT SHIPMENT RMB 500PER M/T CIF GENOA IRREVOCABLE SIGHT L/C REPLY

HERE 30/5 OUR TIME.”(订购 50 公吨干酵母粉,含量约 30%,80 公斤纤维包装,八或九月装船,每公吨 500 美元 CIF 几内亚,不可撤销即期信用证付款,5 月 30 日我方时间复到有效。)发盘根据其是否有约束力分为实盘和虚盘。

5. 什么是要约?在国际贸易中的发盘行为是否属于要约行为?

要约是一方当事人以缔结合同为目的,向对方所作的一种意思表示,向对方表示他有订立合同的愿望。要约可以用书面提出,也可以用口头提出。在国际贸易中,我国对要约的行为通常又称之为发盘。事实上,在国际贸易中商人在发盘时,这种行为属于要约行为。但有时,这种发盘行为并未能严格符合法律上对要约的规定。这点异同在发生纠纷案件时,最容易看出:从法律的观点来看,有些发盘是法律上的一项要约,与此相应,要约人在对方作出承诺时应承担订立合同的确定责任。而有些发盘则不具备法律上要约的条件,因此,这类发盘,即使对方承诺也未必产生订立合同的效果。这就涉及到发盘人递出的是实盘,还是虚盘的问题。如果是实盘,那么就等于要约,这对发盘人具有约束力,在发盘规定的有效期限内,发盘人不能随意撤回(或改动发盘的内容),而一经受盘人在有效期限内无条件地接受,也无需再经发盘人确认,就算达成交易,构成对双方都有约束力的合同。在虚盘情况下,发盘人对所提交易条件不作确认成交订约的表示。它们大都是内容不明确,含糊不清,模棱两可。例如注明:“仅供参考”、“参考价”或者是主要的交易条件不完备,或者是附有保留条件,例如注明“以我方最后确认为准”、“以未先售出为准”、“以取得出口证为准”等等,而且一般也都不规定有效期限。所以虚盘对发盘人和受盘人没有约束力,它并不是真正意义上的要约行为。总之,贸易中的发盘属于法律上的要约行为,但由于有实盘和虚盘之分,它又不等于要约行为,这是需要我们注意的。

6. 什么是邀请要约?它同贸易中的虚盘是否是一回事?

邀请要约,就是邀请对方发盘,要约是要约人提出订立合同的确定表示,一旦受约人承诺,合同立即成立。邀请要约,它在形式上也是要约人提出订立合同的表示,但它实质上不是要约,仅仅是为了邀请他人向自己提出要约,其目的或者是想试探国外市场的反应,或者是试探对方的交易诚意,也有可能是想在众多的客户中争取较好的成交条件,因此,即使收到邀请要约的人对此表示了承诺,合同也不能成立(除非邀请人表示确认才能产生法律效力)。由这点看,邀请要约同贸易中的虚盘相似,事实上,邀请要约又不等同于虚盘,贸易中的虚盘,通常是以发盘的形式出现的。但邀请要约在形式上则不同于虚盘。比如在贸易中,有些商人为了宣传推销他的商品,引诱顾客向他作出要约,通常会发

出大量的商品目录、价目表、报价单，甚至登载广告等等。这些邀请要约在形式上是绝对不同于虚盘的形式。

7. 如何区别实盘与虚盘？判断的主要依据是什么？

实盘是发盘人愿意按所提交易条件成交订约的肯定表示，它必须具备以下条件：（1）发盘的内容必须明确，绝不能含糊或模棱两可，以免有可能日后引申出不同的解释，造成各种纠纷和损失，难以确立发盘的明确责任。（2）发盘所讲明的主要交易条件必须完备，包括商品名称、品质、规格、包装、数量、价格、装运、支付、交货时间等等。以便一旦对方表示同意合同就能成立。（3）发盘表明态度是终局的，即发盘人必须清楚地表示愿意按自己所发发盘中的各项条件与对方签订合同，没有其他保留条件。（4）实盘一般还要说明发盘的有效期限。例：“发盘：中国大豆大路货含油量 $\times \times \%$ ， \times 月装船，每公吨 $\times \times$ 英磅 CIF 伦敦，不可撤销即期信用证付款，23 日复到有效”。为此一发盘若已具备了上面条件，该发盘就为实盘，与它相应，它对发盘人具有约束力，在受盘人作出无条件接受后（有效期内）即构成对双方都有约束力的合同。为了使实盘的性质更加明确，我国有些进出口公司在对外发实盘时，往往在口头或函电中还加以表明是“实盘”。事实上，加不加“实盘”字样无关紧要，关键是看发盘是否具备上述四种要素。虚盘，就是发盘人对所提交易条件不作确认或订约的表示，凡不具备实盘的四个必备条件的发盘，都属于虚盘。虚盘对发盘人和受盘人没有约束力，发盘人可以随时改动、撤回、解释虚盘的内容。受盘人表示接受以后还要经过发盘人的最后确认，才能成为一项对双方都有约束力的合同。

8. 在国际贸易中，一项实盘的有效期是如何确定的？

作为一项实盘，一般都明确规定有效期限，在有效期限内，发盘人原则上不能撤销，而受盘人也必须在这个期限内接受才有效。有效期的合理确定就显得异常重要。如果有效期限定得太短，就不容易达成交易，因为时间太短了，对方缺乏考虑的余地；如果有效期限定得太长，则会使我方承担不必要的义务和危险，从而束缚了自己的手脚。一个合理的有效期的确立，必须考虑到许多因素，例如，商品的性质特点、国际市场（或特定市场）的价格趋势、外汇汇率变化的因素、交易双方通讯联系的方式以及购销意图等等，以进行综合分析。对敏感性较大的、国际市场价格波动较大的、成交金额较大的商品，有效期可以规定得短些，反之，可以长一些。对双方可以用电报电传方式联系成交的，有效期限可定得短些，如果是邮递方式的，就要考虑邮程往返时间等。如果实盘中没有规定有效期

限，则按国际贸易习惯，可视为在合理时间内“有效”。按一般惯例，以口头提出的发盘生效日应以当面答复为有效，以函电提出的则以在通常函电可能答复的时间内为有效。再者，还要注意到，各国法律对受盘人怎样在有效期限内接受才算有效这个问题，也有不同的解释。有的认为只要在规定期限内发出接受就算有效，有的认为必须以发出的接受在规定期限内到达发盘人手中才算有效。同时买卖双方相距两地，还有个时差的问题，解释和计算差别很大，得出的结果就可能很不一样，这对于一些敏感性大的商品、大宗交易有时影响是很大的。为了避免纠纷，对计算有效期日期的方法和到期地点要尽量明确，一般以我收到接受的时间为准比较妥善，例如注上“本发盘须于×月×日复到我地，以我方时间为准”等规定，比较严密。

9. 《联合国国际货物销售合同公约》中的有效发盘与我国习惯上使用的实盘有何差别？

《联合国国际货物销售合同公约》中第二部分十四条至二十四条对发盘及有效发盘作了阐述和规定。该公约中的“有效发盘”是指发盘时写明了货物并且明示或暗示地规定数量和价格，或者双方彼此都是十分信赖的，或者发盘中写明接受发盘的限期或以其他方式表示发盘是不可撤销的，均属有效发盘。这种发盘实质上包括了我国对外经济贸易合同中的实盘和虚盘的几种类型。我国在对外贸易中常用的实盘，其内容是明确的，没有丝毫暗示或模糊的语言，尤其对于发盘中规定的货物规格、价格、数量、接受期限，更应明确写出，不能保留任何条件，因此实盘又被称为稳固发盘或不可撤销的发盘。另外，公约中的有效发盘成立的条件要比我国常用的实盘简化许多，并且对是否可撤销的规定也不严格，只要未表明该发盘是不可撤销的或撤销发盘不是恶意的，该种有效发盘即有可能撤销。我国对外贸易中的实盘不仅成立条件严格，而且一般受法律约束不允许撤销，其内容的完整、齐全均较一般的有效发盘严格。

10. 一项实盘在什么情况下可以失效？

一项实盘在什么情况下失效，事关发盘人和受盘人的切身利益，为了避免误解和纠纷，了解与其有关的规则、惯例是非常重要的。一项实盘若遇到下列情况立即失效：（1）过期，即实盘所规定的期限已满期，受盘人在此情况下所作的是逾期接受，原则上是无效的。（2）受盘人对发盘作出拒绝的表示，则该项发盘立即失效，不管原规定的期限是否满期，该盘的效力亦立即终止。（3）还盘，当受盘人对发盘作出还盘，则自还盘到达发盘人之时起，原发盘也立即失效，即使原规定的期限尚未期满，该盘的效力也是终止了。

（值得指出的是，即使是法律上称为的“有条件的接受”，实际上是对发盘的拒绝，是还盘的一种形式，不过，在处理这种情况时，要作具体分析，如果在肯定接受的前提下仅仅提出某种希望或建议，则可以不影响交易的成立。）

11. 在国际贸易中，一项实盘在受盘人表示接受前，发盘人能否撤销？撤销与撤回有什么区别？

在国际贸易中，一项实盘在对方没有表示接受之前，发盘人能否撤销的问题，各国法律解释不一。以英国为代表的一些国家，主张一项实盘在受盘人表示接受前，发盘人可以随时撤销。而以法国、德国为代表的一些国家，则主张发盘人对一项实盘在有效期限内不得撤销。而1982年《联合国国际货物销售合同公约》对这两种对立的主张，采取了折衷的解决方法，该公约第十六条规定：“（1）在未订立合同以前，发价得予撤销，如果撤销通知于被发价人发出接受通知之前送达被发价人。（2）在下列情况下，发价不得撤销：（a）发价写明接受发价的期限或以其他方式表示发价是不可撤销的。（b）被发价人有理由信赖该项发价是不可撤销的，而且被发价人已本着对该项发价的信赖行事。”第十七条又规定：“一项发价，即使是不可撤销的，于拒绝通知送达发价人时终止。”我国根据外贸规则来处理这一问题。凡对外发出实盘，并规定有效期限者，原则上在有效期限内不得任意撤销。如在实盘中并未规定有效期限，则可参照国际贸易惯例，视为“在合理时间内有效，并在受盘人接受之前，我方可以随时通知终止”。

撤销和撤回这两个词，从字面上看，似乎没什么区别。其实，若从严格的法律概念来分析，两者是有区别的。在《联合国国际货物销售合同公约》第十五条中明确规定：“一项发价，即使是不得撤销的，得予撤回，如果撤回通知于发价送达发价人之前或同时送达被发价人。”撤销是就当事人所承担的责任是确定的还是不确定的责任而言的。如果属于确定的承诺，则这种责任是不可撤销的；反之，如属于不确定的承诺，则这种责任是可以撤销的。因此，若提及不可撤销信用证，是指开证银行向出票人、持票人以及一切关系人所作的确定的付款承诺，除非信用证过期或者违反信用证所规定的条件，否则开证银行所承担的付款责任未经受益人或其他关系人的同意是不得撤销的。撤回，不是针对当事人所承担的责任而言的，而是针对发盘的通知能否撤回，只是一项手续问题。

12. 在签订交易合同时，对综合盘和复合盘的接受有何不同？

一个发盘可以包括两种或两种以上的品种或规格的商品或不同的交货期。如果把几个发盘搭配一起，称为综合盘（Combined offer）或一揽子发盘（Package offer）。如：

COMBINED OFFER C4350 W2718 YARDS 10000 5000 USDOLLARS 1030 5.00 CANDF KUATT NET RESPECTIVELY SHIPMENT SEPTEMBER IRREVOCHBLE SIGHT CREDIT RER- LYHERE TENTH (综合盘 C4350 W2718 分别为 10000 5000 码 1030 5.00 美元 CFR 科威特 净价九月装不可撤销即期信用证 10 日复到)。

对于这种综合盘,对方要么全部接受,要么全部拒绝,而不能只接受其一,拒绝其二。否则,即构成还盘。

如果同时发出两个或两个以上的各自独立的发盘,则称复合盘,如:

YOURS TENIH OFFER FIRM SUBJECT REPLY REACHING US THIRTEENTH 64040 4000YARDS HKDOLLARS 4.50 CIFC2 SINGAPORE JUNE SHIPMENT STOP OFFER FUR- THER 41000 6000YARDS HKDOLLARS 2.30 OIHER TERMS SAME AS ABOVE (你 10 日电 发实盘限 13 日复到我方 64040 4000 码 4.50 港元 CIFC2 新加坡六月装再发盘 41000 6000 码 2.30 港元其他条件同上)。

对于复合盘,其每个构成发盘相互独立,对方可以接受其一,而拒绝其二。

13. 在贸易洽谈中,如果接受通知在接受期限的最后一天,而发盘人营业地点正是假日或非营业日因而未能送达发盘人时,请问:该项接受是否可以延期?

《联合国国际货物销售合同公约》中第二部分第二十条规定:“在计算接受期间时,接受期间的正式假日或非营业日应计算在内。但是,如果接受通知在接受期间的最后一天未能送到发价人地址,因为那天是发价人营业地正式假日或非营业日,则接受期间应顺延至下一营业日。”故在此洽谈中,由于正式假日或非营业日未能将接受通知按期送到,可自然地延至下个营业日。对于逾期送到的接受通知,仍有原来的效力。

14. 一项接受能否被撤回?

一项接受能否被撤回关键在于是否处于以下二种情形:(1)对发盘表示接受但载有添加、限制或其他更改的答复,其实质是一种还价;或者所载的添加或不同条件在实质上并不改变该项发盘的条件,仍构成接受的情况下,发出接受的一方在对方未作出反应或表示反对的情况下,可以撤回这种带有添加条件的接受。(2)在接受通知未到达发盘人或接受原应生效之前或同时,送撤回通知给发盘人,接受则按《国际货物销售合同公约》中规定可予撤回。撤回通知可以是口头或者书面送达对方。

15. 什么是对价?一项有效的对价在法律上有什么限制?

对价是一项合同有效成立的基本要素之一。在英美法中，关于对价的解释是：“根据协议的条件，一方当事人从另一方当事人得到利益”。进行贸易交易的本质就是使双方当事人都相互取得利益。对价关系，通俗地说，就是交易双方当事人之间存在的“我给你你是为了你给我”的关系，这种给付和相对给付的关系在买卖合同中体现为：卖方必须承担给付义务（即交付货物等财产），而买方必须承担相对给付，即为了取得财产而付款。但是，并不是所有这种给付与相对给付的对价关系在任何情况下都是有效的。事实上，法律对一项对价是否有效还有一系列的限制条件的，这些限制主要有：（1）对价必须是合法的、合理的。对价不能违反交易双方所在国有关外贸和进出口货物方面有关法令、制度和其它规定，凡是法律禁止的东西是不能作为对价的。对价除了要体现政策、法令外，还要公平合理，对双方当事人都有约束力。（2）对价必须是待履行的对价，而不是过去的对价。这点很好理解，因为过去的对价是指当事人一方在另一方当事人作出允诺之前，该项对价就早已履行完毕，因此，过去的对价就不能作为目前允许的对价，否则，这项允诺也是没有约束力的。（3）对价必须是真实的且具有实际价值的。因为无论进行何种交易，双方当事人都是想从中得到利益或利润的，如果一方当事人提供的对价不真实，也无实在价值，那么另一方就没法获得利益，无疑这就根本违反了对价的定义。（4）已经存在的义务或法律所规定的义务是不能作为对价的。总之，如果一项对价违反了上述几个限制条件，该项对价就是无效的，以此为依据订立的合同也是无效的。

16. 国际商法关于合同的承诺有哪些规定？

合同的承诺是交易一方无条件地同意对方在要约中所提的交易条件，并愿意按此订立合同的一种表示。国际商法规定，一项有效的承诺，必须具备下列条件：（1）承诺必须是受约人（包括受约人授权的代理人）作出，不能是任何第三者。否则合同不能成立，要约人不受约束。（2）承诺必须是在要约规定的有效期限内传达到要约人，如果承诺超过有效的期限，要约人有理由予以拒绝，除非经要约人同意确认，否则承诺不能成立。（3）承诺必须是无保留地同意，无条件地接受，承诺的内容必须与要约的各项条件相同，否则也不能构成一项有效的承诺，如果承诺有增减、修改或限制，除经要约人确认成立，否则合同不能成立。（4）承诺必须是不能撤销的。按照英美法国家的规定，在以口头或函电的形式做出承诺时，承诺一经投递，立即生效，合同也即告成立。但也有例外，有些国家要求承诺通知送达到要约人时才生效。联合国《国际货物买卖合同公约》就是这样规定。但无论如何，承诺一旦生效，承诺人是不能撤销其承诺的。

17. 什么叫承诺？在国际贸易中的接受行为是否属于承诺行为？

承诺是指受约人通过口头或函电无条件地同意要约人在发盘或还盘中所提的交易条件和按此订立合同的一种表示，即指受约人对一项要约的无条件的同意或者无保留同意。在贸易中的有效接受行为也就是承诺行为。但有时，在具体的实务中，商人们作出的接受，并不一定就符合法律上对承诺的要求。因此，接受行为是否构成法律上的承诺，还需视具体情况进行分析。一般地，一项接受若要在法律上构成承诺行为，必须满足下面几个条件：（1）接受必须是原发盘人的对方作出的表示，而不是第三者，其他第三者若针对该项实盘内容表示接受，除非经原发盘人确认，否则无法律效力，发盘人不受约束。（有些国家有一种所谓有的公开发盘，这种发盘未规定特定的受益人，对于这种发盘，假如发盘人在其发盘中已有此种意思表示，则任何人对发盘通知表示接受均有效力。这是例外情况。）（2）接受必须是无保留地同意，接受的内容必须与发盘的各项条件相符，否则，也不能构成一项有效的接受。（3）接受必须是在发盘有效期限之内用口头或书面传达到发盘人。综上所述，接受并不等于承诺，只有在符合上面三个基本条件构成有效接受的行为时，才等同于法律上的承诺行为。

18. 如何表示接受？法律对此有何要求？

接受是交易的一方通过口头、函电或行动无条件地同意对方在发盘或还盘中所提的交易条件和按此订立合同的一种表示。例如：“你5日电接受”。在贸易中的有效接受，受盘人必须将这种意思表达出来，并传达给发盘人，否则这项接受是无效的。因此仅是思想上同意或沉默或者没有行动都不能构成有效接受。其次，受盘人还必须将接受的意思表示传达给发盘人，如果发盘人根本不知道受盘人已经接受，对发盘人来说自然是无效的。表示接受的方法，一般可以用行动或声明两种方法表示。采用行动方法来表示接受很好理解，诸如卖方用交货的行动或者买方用付款的行动来表示。采用行动的方法表示接受一般是在特定的条件下进行的。例如双方已就某种交易形成习惯的做法或者根据某种行业的惯例，或者根据双方事前的约定，已形成某种交易上的默契而采取的。采用声明的方法，可以用语言，也可以用文字来表示接受的意思，至于接受的对象、期限无保留地同意、不能随便撤回等法律规定，已在上面有关问题中作过阐述，这里不再赘述。

19. 在国际贸易中如果遇到逾期接受怎么办？在什么情况下逾期接受仍然有效？

接受必须是在发盘有效期限之内用口头，书面或行动传达到发盘人。如果发盘明确规定了具体的有效期限，受盘人只有在此期限内表示接受才有效。如果发盘没有具体规定有

效期限，则按国际习惯应在合理时间内才有效。如果接受传达到发盘人的时间超过有效期限，就叫逾期接受，不能算是有效的接受，发盘人有理由拒绝。但在贸易实务中往往由于各种原因，对发盘人收到逾期接受如何处理的问题，法律上有补充的原则。遇到下列两种情况之一，一项逾期接受仍可以生效，但必须遵守下面的条件：（1）一项逾期接受，从接受的书面通知可以表明，受盘人寄发通知的时间，若在正常的传达情况下，本来应该能在有效期限内送达发盘人的，但由于传达的延误而造成此项接受成为逾期接受的，若遇到这种情况，该项接受仍然可以有效，除非发盘人毫不迟延地用口头或函电通知受盘人：“该项发盘已经失效。”在《联合国国际货物销售合同公约》第二十一条^②就作了如此规定：“如果载有逾期接受的信件或其它书面文件表明，它是在传递正常，能及时送达发价人的情况下寄发的，则该项逾期接受具有接受的效力，除非发价人毫不迟延地用口头或书面通知被发价人：他认为他的发价已经失效”。（2）有时，发盘人收到的一项接受，确实是由于受盘人逾期表示。该项逾期接受仍然可以有效，但发盘人必须毫不迟延地将这种意思通知对方。否则，这项接受也是无效的，合同就不能具有法律效力而无效或引起贸易纠纷。

20. 我国进出口合同有哪些类型？

目前，我国进出口合同根据其划分标准的不同可有多种分类法。但我国各专业进出口公司用得较多的是根据合同格式不同划分为两类：（1）Sales Contract——销售合同，是一种条款比较完备的合同。它不仅对商品的质量、数量、包装、价格、保险、运输及支付加以明确规定，而且对检验条款、不可抗力条款、仲裁条款都详尽列明，明确地划分双方的权利和义务。这种合同在我国进出口合同中是常用的一种。（2）Sales Confirmation——确认书，是一种只规定了要件，诸如质量、数量、包装、价格、支付等，而对检验、不可抗力、仲裁条款加以省略。这种销售确认书一般用于双方彼此信赖或者双方长期贸易而形成了在检验、不可抗力、仲裁条款方面的惯例。这种合同为防止意外，只用于一些买卖金额不大的交易中，如土畜产品、花卉、茶叶等商品的进出口交易。

21. 进出口合同的内容有哪些？

一般的进出口合同，其内容包括三个部分：（1）合同首部。首部主要是合同的序号，订立合同的日期、地点、双方名称、地址（包括通信地址、住址、电报挂号、电传号码、电话号码等）。（2）合同主体部分。规定了双方的权利和义务，即合同的各项条款。一份完备的合同有以下一些条款：品质条款、数量条款、包装条款、价格条款、运输条款、保

险条款、检验条款、不可抗力条款、仲裁条款等。(3) 合同尾部。包括对合同文字效力的规定, 合同份数的说明, 合同附件、适用法律条款的规定及双方的签字。

22. 在签订合同时通常应注意哪些问题?

合同正本一般有两份, 双方各执一份。合同是由其中一方制好的。若是由我方制好, 则应注意合同中的各项条款一定要同贸易洽谈中达成的协议、条件相一致。制好后给对方寄去待对方签字后寄回。对方签字并寄回后, 要仔细检查对方是否对合同作了我方不能接受的修改, 如有, 应立即通知对方不能接受其对合同的修改, 或者依据存档之副本向对方提出异议。若合同是由对方制好并签字寄来后, 我方应从头部到尾部仔细检查各项条款是否合理, 确保合同内容与洽谈过程中达成的条件、协议相一致, 至少没有我方不能接受的条款。若有不能接受的条款, 则不需要签字, 可直接寄给对方请对方修改。对于合同中因对方大意而发生的书写、拼写错误, 可直接修改后签字。签字后己方留一份, 给对方寄回一份。

23. 什么是法律适用条款? 如果在合同中未订立此条款有无其他原则可循?

法律适用条款是合同中尾部所规定的关于不可抗力以及其他条款而引起索赔等形成的在仲裁中所适用的特别指明的法律条款。如果在合同中未订明法律适用条款, 则发生纠纷时, 仲裁机构常按仲裁地的法律冲突规则来裁定。欧洲经济委员会、亚洲及远东经济委员会和联合国国际贸易法委员会的规则规定, 仲裁机构在仲裁时应考虑合同条款和贸易习惯; 如经双方当事人明示授权并且被仲裁法庭许可, 仲裁员可以按照“公正原则”处理纠纷。这个“公正原则”是不严格依照某一国的实体法而仅受当地“公共秩序”约束的仲裁原则。随着国际贸易的发展, 这个原则已被越来越多的贸易国家所接受。

24. 什么是无效合同、可撤销合同和不可强制合同? 它们之间有何区别?

乍一看来, 这三种合同可能被认为是无区别, 或者没有太大的区别。这是仅就一般意义上来讲的, 但从法律的概念来看, 这三者是有很区别的。在一些国家的民法上, 对这三种合同都有它们的特定的规定和含义。所谓无效合同 (void contract) 是该合同仅有其形式, 但在法律上无合同的效力。因此, 这种合同对双方当事人没有什么约束力, 对双方当事人也不会带来法律效果, 不发生权利转移与否的问题。假如第三者是这种合同的受让者, 这个第三者也不能取得任何权利。因此, 事实上订约人之间根本不存在合同关系, 当然不法合同也属于无效合同的一种。可撤销合同 (voidable contract) 一般是指当事人一

方享有撤销权，依其选择可追认也可以撤销的合同。如果享有撤销权的当事人，不追认或者在相当期间内行使撤销权，这个合同则归于完全无效。但必须注意的是在该合同被撤销前善意的第三者有偿的从该合同取得了权利，他也是完全取得了该项权利，并不因撤销而丧失其权利。关于这一点，它与无效合同有着重大的区别。不可强制合同（Unenforceable contract）是指该项合同本身是有效的，但当事人不得根据合同令另一方合同当事人强制履行，即这种合同，如果另一方不履行合同时，不得向法院起诉，要求法律强制其履行。例如，不是用书面订立的赠送合同或者时效已过的合同等等。由此可见无效合同、可撤销合同、不可强制合同这三者之间是有着重大区别的，在法律的概念及法律效果上也是不相同的。

25. 在什么情况下构成非法合同或无效合同？

在任何一个国家的法律上都要求合同必须是合法的，否则是无效的。这些国家对不合法的合同都有相应的规定。例如合同的内容不得违反法律，不得违反公共秩序，不得违反风俗和道德等。凡是非法合同都是无效的。根据一些英美法学家的分类，下列合同均为非法合同：（1）违反公共政策（Public policy）的合同。所谓公共政策，一般是指公共利益。如果一个合同的目标或目的旨在妨碍公众的利益包括健康、安全、道德和社会福利，那么这样的合同是非法的。（2）违法的合同。违法合同所指的范围比较广泛，例如赌博合同，同敌人进行贸易的合同，违反贸易管制或外汇管制的合同，以诈骗为目标的合同，以及唆使他人去做犯罪行为的合同等等。这些合同都是不合法的，因而是无效的。（3）不道德的合同（Immoral contract）。这些合同是指以违反社会公认的道德标准为目标为合同。

此外，涉及下列情况的合同也是无效的：（1）合同的成立不符合法律所要求的程序，例如一项合同的成立必须经过一方要约和另一方承诺，只有这两个法律行为的统一，合同的成立才符合法律所要求的程序。（2）订约双方必须具备订约的行为能力。这种行为能力包括法定年龄的限制，神智健全的限制以及没有剥夺政治权力的限制等等。（3）订立合同的双方当事人必须是出于自愿的，真实的意思表示。任何在欺诈、强迫、恐吓、威胁、利诱等条件下订立的合同也是无效的。（4）合同的形式应符合法律规定的要求。

26. 欺诈行为和由于欺诈行为而进行的法律行为是否是一回事？

欺诈行为是诈骗者故意歪曲事实或故意隐瞒事实真相，而导致他人进行法律行为。因为是一种使他人发生错误为目标的故意行为，因此以欺诈行为而签订的合同是无效的。但

欺诈行为和由于欺诈而引起的法律行为是有区别的，欺诈行为是违法的，甚至是犯罪行为。欺诈者肯定要受到法律处理，但是由于被欺诈而进行的法律行为，例如订立合同的行为，则应按照民事法律的规定，宣布这个合同无效，对于受骗者仅承担因欺诈行为而应承担的法律后果，在法律上并不因此而被追究法律责任。

27. 如何区别国际贸易中使用的合同、协议和草约？

买卖双方经过交易磋商过程，一方的发盘或还盘为另一方接受后，交易即告成立，这时，双方就需要签订书面合同。合同签订以后，则就以合同为标准，而以前所有文字、材料和协议都自动取消，这是多年来形成的习惯。因此，合同具有法律效力，它是根据双方当事人都能接受的国际惯例或法律的规定而设立的反映双方在磋商中的内容、立场，同时规定双方权利和义务的书面形式的法律文件，它要求签订合同的双方严格按合同规定履行权利、义务。未经事前磋商，不得增减、变更或修改合同的条款，否则要受到合同中违约条款的处罚。

协议也叫协定，一般是指当事人双方就其之间的权利、义务，在原则上取得一致意见时把这些意见用文字整理制成的文件。所以，与合同相比，协议在法律上并不象合同那样具有法律效力，但它也有一定的约束力。如果协议内容十分具体明确，那么就与合同没有多大差异。但一般它是只对某些原则性的问题表明愿望，因此，协议的概念比合同要大些。

草约，可以说是合同的初稿，是贸易意向书，它不具备法律效力，对买卖双方也没有约束力，它是在对外贸易谈判没有取得确切成果，双方就某项交易进行初步接触，作为今后签订合同、开展业务往来的基础等而制作的书面文件。它是合同的草稿，如需要签订，应标明是合同草约，注明：“本草约签订后，双方在一定时间内另签正式合同，逾期本草约自动失效”的字样。许多国家在对外贸易工作中，或双方就某些交易达成一定的意向之后，就马上签订正式合同，只是在进行一些比较大的交易时，为慎重起见，才以协议、草约、合同依次进行的方式顺序进行。

28. 为什么说 CIF 合同是特定类型的合同？它具有哪些特征？

在国际贸易实务中采用 CIF 价格条件成交的合同占相当比重。但 CIF 价格与 CIF 合同这两个概念严格区分起来，还是有区别的。一般说到 CIF 价格时，往往只会注意到这种价格的费用构成，而未注意 CIF 合同在法律上也是一种特定类型合同这一含义。关于 CIF 合同，它具有哪些特点等问题都值得我们外贸工作人员进行认真的研究。曾经有一位法官对

CIF 合同的特性作过如下表述：“在一般情况下，它包括提交合同所规定的货物的提单，而不是别的东西，是连同一份正常格式的保险单以及一份注明货款的发票。买方必须在提交单据时支付货款。在这种情况下，所有权可以在装船时转移，也可以在交出单据时转移；风险通常是在装船时转移或视作装船时转移；但是，在交出代表货物的单据换取货款之前，货物的占有权并不转移。买方在收到单据后，可以用船方破坏运输合同向承运人要求赔偿，也可以凭保险单所承保的损失要求保险公司赔偿。规定提货单代替提单或者用保险凭证代替保险单，并不会使它成为不是按 CIF 条款签订的合同。”另外，还有一位法官对 CIF 合同作过如下的简单概括：CIF 合同通常是一种卖方通过提交货物的提单来解除其交货义务的合同。由此可以将 CIF 合同的定义归纳为：CIF 合同不是一种货物必定到达目的港的合同，而是一种根据买卖合同的规定在装运港装运货物，取得货物运至目的港的运输合同（即提单）和货物在运输途中的保险合同（即保险单）以及凭提交这些单据取得货款的合同。作为一个 CIF 合同，通常具有以下几个特点：（1）它是以卖方将货物在装运港装上运至目的港的船上，即完成了履行合同所规定的交货义务。在我国通常把 CIF 价格解释为到岸价，所以也经常有一些人把 CIF 合同理解为保到货的合同，这是十分错误的。因为，虽然按 CIF 合同规定，卖方应当承担办理货物运至约定目的港的手续和支付运费，但这不等于卖方承担了保证在目的港交货的义务。作为 CIF 合同，提单是异常重要的，它是卖方交货的依据。如果提单上证明货物已按时按量装上运往目的港的货船，并付清运费，卖方就完成了他的交货义务。因此，卖方提交符合合同规定的提单是一项十分重要的事情。同时 CIF 合同又规定，卖方必须按约定险别投保货物运至目的港的保险，而提交保险单据也是作为卖方完成此项义务的证明。因此，在 CIF 合同中，把卖方所承担的这种交货义务有时又称之为象征性交货（symbolic delivery）。（2）卖方提交正确齐全的单据和提交正确的货物具有同等的重要性，而且单据比货物更为重要，买方付款的条件是卖方提供的单据。无论按哪种价格条件成交的商品买卖合同，卖方必须按合同约定履行交货义务，这是毫无疑问的，CIF 合同对此也不能例外。但作为特定类型的 CIF 合同，卖方还必须按合同约定提交齐全正确的单据。这也是他必须履行的不可缺少的义务。因此作为 CIF 合同的卖方不仅要按合同约定履行交货义务，同时还必须按合同约定履行提供单据的义务，这两项义务对卖方是同等的重要，缺一不可。正是由于 CIF 合同的这一特定性质，一般认为单据比货物本身更具有重要性。许多案例和法律书中都特别强调了这一点。有些法官甚至指出：“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买卖”。因此，作为 CIF 合同，卖方提供单据是买方付款的相对条件。在单据不符时，买方可以拒付，即使预付了货款也有权要求退回货款，这也是 CIF 合同的重要特点。如查卖方提交了

齐全、正确的单据，而货物在途中受损，卖方对此项损失也不负责任，仍可凭单据要求付款。（3）买方享有两种拒收的权利，即拒收货物的权利、拒收单据的权利。因为 CIF 合同是卖方承担了必须按合同约定交付货物和提供单据的双重义务。因此，作为 CIF 合同的卖方，绝不可以用履行交付货物的义务来取代他提供单据的义务。即使卖方所交付的货物完全符合合同的规定，如果提供的单据有问题，也不能免除卖方应该后来履行合同的责任。因此，在 CIF 合同的情况下，买方既享有对货物的拒收权，又享有对单据的拒收权。（4）CIF 交易必然包含三种合同因素。CIF 合同必然附属的运输合同和保险合同。作为 CIF 合同对订约双方当事人来说首先是买卖合同，他们之间的权利和义务是由买卖合同所确定的，而运输合同和保险合同是根据买卖合同所派生出来的。在买卖合同中存在两个当事人即买方和卖方，而运输合同中的两个当事人是托运人和承运人，在保险合同中的两个当事人是保险人和被保险人。在卖方按照合同约定将货物装船和投保后，并将提单和保险单通过转让手续提供给买方，并由买方据以享受托运人和被保险人的权益后，卖方即完成了买卖合同所规定的责任。因此，作为 CIF 合同的卖方，当发生交付的货物不符合合同情形时，必须分清原因和应承担的责任。如果是属于货物本身的毛病或卖方的过失所造成的，则应由卖方负责；如果货物残损是由于承运人或保险公司的责任范围之内，则应由买方凭提单和保险单分别向承运人或保险人申请赔偿。我们了解 CIF 合同这一特点后，当发生买方由于货物不良而提出索赔时，应分清原因，按不同的情况加以处理。

29. 目的港交货合同（DES contract）与 CIF 合同有什么区别？

目的港交货合同和 CIF 合同是两种根本不同性质的合同。如果仅从价格的构成来看，似乎没有什么差别，两种合同的卖方都应负担货物运至约定目的港的运费和保险费。其实，这两种合同是不同性质的合同，从法律的观点看，从当事人的权利和义务看，它们不仅不能等同，而且还有很大区别，表现在：（1）从总的看，目的港交货合同是卖方必须承担在目的港交货责任的合同，而 CIF 合同则属于卖方承担在装运港交货责任的合同。作为目的港交货合同，不仅卖方要承担货物运至约定目的港的运费和保险费，而且必须履行在目的港交货的确定义务。因此，在 CIF 合同项下，即使货物不能运达目的港，只要卖方提供单据是符合合同的规定，买方不得拒付货款也不能事后追究卖方的责任，除非卖方有违法行为。而作为目的港交货合同的卖方，必须承担在约定目的港交货的责任。（2）目的港交货合同是以卖方目的港实行交货作为买方付款的相对条件。而 CIF 合同则是卖方提供单据作为买方付款的相对条件。目的港交货合同项下，卖方不能以提供单据替代在目的港实际交货的责任。因此，即使卖方提供的单据完全正确，如果发生货物不能如期到达约

定的目的地，买方则完全有权拒绝付货款，如果买方已预付了货款，买方也有追回货款的权利。（3）风险的转移情况不同。在目的港交货合同条件下，卖方应负责在约定目的港实际交货，它是一种保证到达的合同。在 CIF 合同条件下，有关货物的风险是以货物装船时由卖方转移给买方。而目的港交货合同货物的风险是以卖方在目的港将货物置于买方控制之下，才由卖方转移给买方。对货物的保险，卖方也不是处于代办的地位，而是为了保障自己的风险而进行投保，由于这些原因，无论是属于卖方的责任，还是属于承运人或保险人应负的责任范围，均一律由卖方承担，然后在分清原因后，再由卖方直接向有关部门提出办理索赔事项。除上述区别外，这两种合同在货物运输途中所发生的运费和保险费承担的责任也不相同。

30. 国际商法关于出口合同的履行有哪些规定？

履行合同是进出口业务中的一个重要阶段，因为一笔进出口业务在成交之后只有履行合同才能完成，合同的当事人中的任何一方违反履行合同都要承担一定的法律后果。出口合同的履行，大致有以下几个环节：备货、报检、催证和审证、租船订舱、装货和保险、制单结汇、索赔和理赔等。其中关键的是货（备货）、证（催证、审证，有时还需要改证）、船（租船订舱）、款（制单结汇）四个环节。（1）备货。根据出口合同的规定，按质、按量、按时准备好应交的出口货物，不能将与合同不符的商品发运，否则，将受到合同中违约的规定处罚。（2）报检。按照有关国家的商业法律规定，出口商品必须报检。为了预防在出口合同的履行过程中，买卖双方就商品品质和数量发生争议，以检验机构出具的检验证明作为交货和议付货款或进行索赔的依据。（3）催证、审证和改证。在按信用证支付方式成交时，这项工作是履行出口合同中很重要的一环。因为按这种方式成交，买方首先应尽的义务是按合同规定按时开出银行信用证，以体现自身的诚意。但有时由于市场发生变化，或买方的资金发生短缺、信誉不佳等各种原因时，买方往往会拖延开信用证或所开信用证内容不符合合同的规定。为此，出口方一定要做到尽量在收到对方的信用证之后再发货，这样保险系数大。另外，还要通过各种渠道来审查所收到的信用证是否有效，对开证渠道、开证行、信用证本身的性质、内容都要审查，确认无误后，方可发货。（4）租船订舱并通知海关（这主要是对 CIF 或 CFR 条件成交的出口货物而言的）。（5）装货、投保、制单结汇。出口方在出口货物装船以后立即按照信用证的要求，正确缮制和核对各种单据以及根据进口国家的规定或买方要求的其他证件，在信用证的有效期限内开出汇票随附各项单据，向银行办理议付和结汇手续。各项单据是交货、付款和索赔的依据，它不仅直接影响安全、以及收汇，而且也会涉及政策法律和贸易习惯问题。所以制单

和审核单据工作极为重要，要求出口方完备、正确、及时做到“单证相符，单单一致”，如发现差错，要及时设法补救。

31. 国际商法关于进口合同的履行有哪些规定？

国际商法关于进口合同的履行大致有以下一些规定。履行进口合同的环节主要有：开立信用证、催装、租船订舱并通知船期（后者针对 FOB 条件）、国外交货、保险、审单付款、报关提货、商检、拨交、索赔和理赔等。其中证（开立信用证）、货（催装）、船（租船订舱）、检（商检）是主要环节。（1）开立信用证。进口方在进口合同签订以后，按照合同规定的期限，由特定银行办理开立信用证手续（我国多是由中国银行办理），以促使对方及时履行合同规定的交货任务。（2）催装。进口方在已开出信用证的同时用函电通知对方，要求对方告知确定交货日期，以催促对方按时装运，保证及时到货，以供应生产和市场需要。（3）租船订舱并通知船期。这是指对按 FOB 条件成交的进口货物，由进口方安排运输工作，进口方接到出口方交货通知以后就应及时通过外运公司和外轮代理公司办理租船订舱，然后将船名、船期通知出口方，以便对方备货。（4）国外交货。进口方在收到装船通知后，既要根据合同规定仔细核对，发现不符或短量情况立即向卖方查询，又要转告国内各有关单位（如保险公司、用货部门等）。（5）保险。对按 FOB 或 CFR 条件成交的进口货物，在收到国外装船通知后由进口方通知保险公司办理保险手续。（6）审单付款。进口方对卖方按信用证规定寄来的全套装运单据进行核对，如审核无误就支付外汇（如有不符则酌情处理）。（7）报单提货、商检和拨交。当进口货物到达目的港后按规定手续向国家海关申报查验，只有经过查验无误予以放行后，才可将货物从港口提运或拨交用户。经过海关检验无误予以放行后，还需进口报检，通过检查，可以保证进口货物的质量、数量和包装与信用证的规定相符，如有不符合同和信用证规定的残损短缺等情况发生时，可凭商检证书进行对外索赔，以减少损失。在办完报关、报检手续后，由进出口公司委托外运公司提货并将货拨给用货部门，办理拨交手续后，进口才算将近完毕。

32. 什么是违约？违约人应负什么样的法律责任？

一项合法的合同，它是确定当事人各方的权利与义务的依据，合同的当事人任何一方如果违反合同而不履行其义务，在法律上将构成违约行为，受损害的一方则有权提出要求，要求违约人承担他的行为所造成的法律后果。各国国家法律规定因违约行为所引起的法律后果及其应承担的责任是不相同的。英国把违约行为分为违反合同要件与违反合同担

保两种。所谓违反合同要件，按英国法律是指违反合同的主要条款。例如：卖方交货时间、商品品质、数量或买方付款等。违反合同担保是指违反合同次一等级的条件。因为违反合同的程度不同，所以这两种违约行为的违约人所承担的法律后果是有区别的。一般的，属于违反合同要件的违约行为，违约人所承担的责任要大些，受损方有权解除合同并要求损害赔偿。违反合同担保的，受害方一般是不能解除合同的，只能要求进行损害赔偿，但有时在贸易实践中，在发生违反合同要求时，作为受损方往往只要求损害赔偿而不解除合同或者在解除合同后，不再要求损害赔偿，这是由于受损方放弃他的部分权利而不是他没有上述的权利。上面所述英国法律中按违约的性质将违约分为违反合同要件和违反合同担保。另外一些国家，按违约行为所造成的后果是否重大来划分，将违约行为分为重大的违约和非重大的违约两种。这两种违约行为所造成的违约责任，前者的违约人承担相当于违反要件的法律后果，可由受害方要求解除合同并进行索赔。而后者的违约人承担的违约责任相当于违反合同担保的法律责任，违约方只接受受害人索赔的要求，不接受解除合同的要求。

33. 如果发生合同不能履行情况，未履行的一方能否免除责任？

一项合法的合同一经签定，合同双方都有履行合同的义务，任何一方若违约，不履行合同中的义务，都要承担法律责任。但有时，在贸易实践中，常发生非当事人的原因而使合同不能全部或部分履行的情况，对这种情况，各国法律中也都有一些明文规则用来免除或减轻未履行方的责任。这种类型的规则在英美法中称之为“合同落空”。在法国民法中称之为“不能预见论”。在德国民法中称之为“行为基础论”。在贸易中较多地称之为不可抗力或人力不可抗拒条款。不可抗力条款是合同中的一项例外条款，它的作用是在签订合同以后，如果发生了人力不可抗拒的意外事故，以致不能履行合同或不能如期履行合同时，保障遭受事故的一方免除责任，对方无权要求赔偿损失。对于不可抗力事故，目前国际上还没有一个统一的、确切的含义，但是它却具有特定性。一般地说，它具备以下一些情况：（1）它是在签订合同以后发生的。（2）它不是由于任何当事人的过失或疏忽造成的。（3）它是双方当事人所不能控制的，所以并不是随便任何一种意外事故都可以构成人力不可抗拒的事故。产生不可抗拒的原因包括两种情况：一种是自然的因素引起的，如火灾、水灾、旱灾、瘟疫、地震、冰雪等。另一种是社会的因素引起的，如政策封锁、禁运或禁止某项商品的进出口、战争等。至于哪些意外事故可以列入不可抗力的范围，双方当事人可以根据它们的性质、规模和对履行合同的影响作具体研究自行商定。在美国，习惯上认为“不可抗拒”是指由于“自然力量”引起的事故，而不是包括由于

“社会力量引起的”。不可抗力事故所引起的后果，主要有两种情况：一种是解除合同，一种是延迟履行合同，至于在什么情况下可以解除合同，在什么情况下不能解除合同而只能延迟合同的履行，要由发生事故的原因、性质、规模和对履行合同的影响程度决定，也可以由双方当事人在合同中具体加以规定。一般理解是：如果事故使合同的履行成为不可能，则可解除合同，如果只是暂时阻碍了合同的履行，则只能延迟履行合同。因此，并不是一发生不可抗力事故，遭受事故而未能履行合同的一方就可免除责任，而且，即使符合不可抗力条款享受免责待遇的一方，也应注意履行以下两项义务，一是他必须是在事故发生后及时通知对方，以便对方在得知情况后，采取措施设法补救，否则由此发生损失或扩大的损失，仍应由不履行合同一方负责。二是他必须提供有效的证明文件，证明该项事故发生的情况及其所造成的影响。如果未能提供上述有效的证明文件，或者证明的事实与当事人所描写的内容不符，仍然不能或者不能完全免除当事人不履行义务的责任。

34. 什么是未受款卖方？作为未受款卖方在法律上可享受什么权利？

未受款卖方在英美法律中是指买卖双方按照法定程序建立合同关系后，买方违约不支付货款或无力支付货款的情况。为了保证卖方的正当权益，在法律上形成了一些特别规则，根据这些规则，作为未受款的卖方，除了在他仍保留货物所有权的条件下可享有停止交货的权利外，如果卖方已把货物交付买方或其代理人，或已交由运输公司运交给买方，在这种条件下，卖方则可以享有下列权利：（1）如果卖方仍占有货物，可以对货物行使留置权。（2）如货物的占有权已脱离卖方，但仍在运输过程中，卖方则对货物可行使停运权。（3）在符合法律要求的条件下，卖方对货物可以行使再售权。

35. 什么是国际贸易中的留置权？

留置权一般有两种：一种是发生在贸易业务中的，另一种是发生在运输业务中的。在运输业务中，由于货主未付或未付清运费，作为承运人对所承运的货物可行使留置权。因此，在货运提单的背面条款中，带写有留置权的条文。但我们一般所讲的留置权，主要是指在贸易业务中所发生的留置权。所谓贸易中的留置权，是指未受款的卖方对货物扣留的权利。根据贸易合同，作为卖方应履行交货的义务，但是在买卖关系中，卖方交货的义务是与买方付款的义务对流的，如果买方未付清货款，则卖方有权扣留货物。由此看来，卖方要行使留置权，首先要具备一个前提条件，即只有在买方违约未付款或未付清货款，才能对货物行使这种权利。其次，未受款卖方行使留置权的货物必须是他仍占有的货物，否则也不能行使这种权利。如果货物已运交买方或其代理人，或者已交付船公司运送买方，

则卖方不能行使这种权利。第三，卖方行使留置权，并不等于他享有货物的再售权，这点是必须注意的。

36. 什么是货物停运权？

货物的停运权是指未受款的卖方在没占有货物的条件下，对尚在运输过程中的货物中止运交给买方的权利。停运权有以下特点：（1）只有买方处于破产或无力偿付时，卖方才能行使这种权利。（2）是在自货物从卖方或其代理人交给运输人开始，到买方或其代理人占有货物时为止。其中当然包括在运输和运输过程中存放码头或仓库的时间。（3）停运权的行使并不因为提单的抬头人是买方或其代理人而丧失。只要货物尚在运输期中，而买方处于无偿付能力或破产的地位，卖方就可行使停运权。

37. 什么是货物的再售权？

它同留置权、停运权一样都是未受款的卖方在一定条件下可以行使的权利，是指未受款的卖方在行使留置权或行使停运权后而对被扣留或停运的货物出售给第三者的权利。在货物被再售以后，原合同即宣告撤销，此时未受款的卖方仍有要求赔偿损失的权利。但再售权的行使必须有如下前提条件。首先，卖方在贸易合同中已作再售权条款的规定，这样，当发生买方违约未付或无力偿付货款时，卖方理所当然要根据合同规定的条款，行使再售权。其次，如卖方在贸易合同中未作再售权的保留条款，那则在下面情况下，卖方亦可行使再售权：（1）如果货物的性质是属于易腐、易死亡的、易挥发的等，在这种很难保持原质地的商品，不需事前通知买方即可另行出售。（2）如果货物不属第一种情况，未受款的卖方在行使再售权之前，必须把再售的意思通知买方，如买方在合理的时间内还不付款，则卖方即可另行出售。另外值得指出的是，再售权一经行使，原来的贸易合同立即撤销，货物的所有权不再属于买方。因此，再售的货款应全部属于卖方所得，不管它多于或少于原合同应得的货款总额，如果所得货款高于原合同，则买方无权索取超过部分；反之，如果卖方所得货款少于原合同，则卖方有权向原买方索取差额损失。

38. 什么是合同的准据法？

所谓合同的准据法是指合同所规定的适用的法律，或者是与该项合同有着最密切和最真实的联系的法律。合同的准据法产生于英国，包括两种情况：第一种情况是当事人之间在事前已有明确约定，约定他们的合同适用哪一国的法律，并把他们的这种意思订入合同中。第二种情况是当事人之间在事前未就选择法律问题达成协议，在合同中没有明文订

入，当发生法律冲突时，则适用与合同有着最密切联系的法律。而这又是一个很复杂的问题，法院在解决这一问题时，必须考虑合同的订立地、合同的履行地、当事人使用的文字和术语、与交易有关的单据格式、合同的内容、有关仲裁的规定、清付或担保债务的条款、与以前交易的关系等等，进行综合、全面的分析和考虑，确定该合同适于应用何地法律。

39. 什么是法律冲突？在国际贸易中如何避免法律冲突？

在国际贸易中，由于贸易双方分属于不同的国籍，如果发生法律纠纷，在究竟该用哪个国家的法律来处理和解决纠纷的问题上常产生分歧。因为有时如果采用甲国的法律时可能对卖方有利而对买方不利；而要用乙国的法律时可能对买方有利而对卖方不利。这种矛盾的情况，被称之为“法律冲突”(Conflict of law)。国际私法就是研究和解决这种法律冲突的。

在国际贸易中，为了避免法律冲突，买卖双方在签订合同时，就应对将来可能发生的纠纷适用哪国的法律达成协议，并在合同中作明文规定。但是需要注意的是，当事人自由选择适用于他们的合同的法律权利并不是无限制的，他们的这种选择必须是善意的和合法的。而不是当事人为了逃避某国的法律限制，而在合同中订立对其有利的国家的法律。

40. 国际贸易合同所依据的法律是否可由贸易双方事前约定？如没有事前约定，按国际惯例应如何处理？

由于国际贸易合同的当事人互为外国人，或者双方分居于不同的国家或政策区域，由于法律体制不同，发生贸易纠纷时对到底应遵从哪国的法律可能导致法律上的冲突。因此，在贸易实践中一项国际贸易合同所依据的法律，一般可以由双方当事人事前约定。例如我方出口企业在与外商签订某个合同时，双方约定该合同适用我国的法律，这在国际贸易中是允许的，但也不是毫无限制的。假如双方当事人有意合谋，为了逃避某国法律对该合同的管辖，谋取不正当的利益，这种约定则是无效的。如果一项国际贸易合同，双方当事人事前对其法律依据未作任何约定，对这种情况各国法律上均有原则规定，一般有以下几种：(1) 意识原则：法律行为的成立及效力以当事人的意思来决定。例如法国、比利时、英国及美国的某些州均采用此原则。(2) 订约地原则：合同的成立及效力按订约地法律来决定。例如瑞士、美国的某些州均采用此原则。(3) 履约地原则：权利、义务的履行按履约地法律执行。(4) 以意思原则为主，以行为地原则为辅：对合同的成立和效力以及权利义务的关系处理上，如双方当事人已意思表示，则按当事人的意思，如意思

不明则按行为地法律决定。（5）按制定标准合同所在地法律的原则：在国际贸易中，有不少大型企业或商业集团，均制定有标准合同，即定型化的合同。凡属采用标准合同所达成的交易，有关合同的成立和效力以及权利义务的关系，可按制定标准合同所在地法律决定。除了以上几种原则外，还有仲裁地法律等等。

41. 对于买方的订单，卖方以 Printed Form（印刷表格）接受时，若其中所载条款是订单中所没有的，这种方式是还盘还是接受？契约是否成立？

这种情况要根据买卖双方之间的贸易往来关系决定。如果买卖双方以往没有贸易关系，在第一次进行交易磋商时，卖方以含有新增条款的印刷表格接受时，实际上是对原要约进行了修改和补充，因而属于对原发盘的拒绝，即还盘，这是一项新的发盘，原盘即行失效，原发盘人必须决定对于这项还盘是否接受，因此这时契约没有生效。如果买卖双方以前已签订过类似合同，或在双方交易习惯中一直使用这种表格式的标准交货条件，买方的订单可以只包括某些主要交易条件，如商品名称、数量、价格、交货期等，其它条件则援用以前已签订合同，或双方使用的标准合同的交易条件，这时，卖方寄回的接受表格中如果包括这类条件，不能作为还盘，在双方已有约定的情况下，买方的发盘（要约）中实际上也已包括这类条件。因此，此时这种方式应作为接受处理，双方之间的契约在买方收到卖方所寄表格后开始生效。

42. 如何印刷标准的报价单与销售确认书对出口方较有保障？

报价单一般属于虚盘性质，但如果其中内容已具有了实盘的性质，经买方签字接受后，可以作为双方之间的交易契约，对双方具有法律上的约束力；销售确认书是一种由卖方发出的简式书面合同，它的内容比一般的正式合同略为简单，在双方成交后，由卖方寄交给买方，作为交易凭证。

这两种契约形式都是由卖方发出的，因此，卖方在印刷报价单和销售确认书时，应注意以下几点：（1）作为正式的买卖契约，报价单和销售确认书中的主要交易条件必须完备，如商品名称、规格、数量、包装、单价、装船期、支付条件、有效期等，不能遗漏；（2）要注意各种条件的内在联系，各种条件都应相互衔接，保持一致，不应出现相互矛盾的内容。如价格条件必须与支付条件相对应，交货地点与时间必须适合价格条件内容，单价和总价标明的货币一致等；（3）内容要做到明确肯定，严密完整，中外文本字义相符；（4）为保障自身利益，出口方还可以在报价单或销售确认书中加入一些特殊条款，印在背面，作为交易的附加条件，待买方确认后生效，以便在不影响交易的前提下，保证

在遇到变动和某些特殊情况下，利益不受损害。

43. 请问 Quotation of Price 是否构成报价？对于 Quotation of Price，对方表示承诺时，合同是否成立？

发盘是买卖双方中的一方向对方提出一定的条件，并愿意按这些条件达成交易的一种口头的或书面的表示，现在大多由卖方发出，发盘中应包括商品名称、品质规格、包装、数量、价格等一般交易条件。

按约束力的不同，发盘可以分为实盘和虚盘两种：实盘对发盘人有一定的约束力，并有向对方表示订约的意愿，内容必须明确肯定；而虚盘是发盘人所作的无约束性的交易建议，它不具有实盘所必须的条件，没有时间限制，交易条件不完备，订约和承诺的表示不明确肯定，或附有保留条件，它的主要作用是试探对方的交易诚意，引起对方订货或购买兴趣，实质上是一种发盘或磋商的邀请。

接受是指交易的一方无条件地同意对方的实盘、虚盘、还盘的全部内容或交易条件。交易的一方一经发出接受的表示，即达成交易，合同即告成立。

贸易上的发盘和接受，即法律上的要约与承诺行为，它们是交易成立的两个要素，使双方对权利和义务互为有偿承担责任。这里的发盘，实际上指具有约束力的发盘，也就是实盘。

而报价只是一种普通的业务联系方式，它主要就货物价格、数量等条件，向对方发出订约的表示，是一种虚盘，报价单中列明了商品名称、规格、数量、包装、单价等项目，不仅订约的内容不全面，还可能附有保留条件。因此，即使对方表达了接受、订约的意愿，也不能使交易有效成立，必须经过实盘的确认，才能使双方之间的交易正式成立。

44. 如买方要求港至港（Pier to Pier）的报价条件，其目的如何？

港至港条件是集装箱运输中的一种运输条件。二战以后，集装箱运输方式的出现，使一种崭新的运输方式——多式联运应运而生。以集装箱作为装运工具而开辟的海陆联运（包括铁路—海和海—公路）、海空联运、陆空联运、公路与其它运输工具的联运，在国际货物运输中蓬勃发展。

集装箱的运输条件，有“门到门”（Door to Door）和“港至港”两种，“门到门”即把货物由发货人的房子直接运到收货人的房子，包括全部的联运过程，而“港至港”条件与通常海运中的“港至港”（port to port）条件相同，只包括全部的海运过程，即从货物运抵港口交给承运人开始，到货物运抵卸货港卸货止。

以这一条件报价，是买方为减少卖方以及承运人的责任范围，以降低货价和运输费用而提出的，但买方必须自行承担货物陆上运输部分的风险及费用。

45. 出口商在形式装运单上写明“advise ship date”（建议装运日期），这对进口商有何不利？

装运期是卖方将货物装船发运的日期，在凭单据装货时，装运时间即为交货时间。如果卖方在规定的装运期内，未将货物实际装上船并取得已装船提单，就算未履行交货义务而违约。对此，买方有权请求赔偿损失，甚至撤销合同。

装运期一般由买卖双方在交易合同中予以约定，通常要依据货源和船源的实际情况和不同商品的市场需求大致确定，然后由出口方根据具体情况，将货物装运出口。对装运期的规定，应该是既明确，又不宜订得太死。

出口商在形式装运单上写的“advise ship date”字样，进口商并不了解其具体含义是什么，因此应请求出口商作出进一步的明确解释，再决定是否建议装运日期，以防日后发生不能及时收货造成损失时，引起双方争议，不易确定责任归属，或者由于船源不足，要经过多次转船，出现多付运费，甚至倒贴运费的严重情况。

46. 在进行国际贸易中，信用证和合同的签订应注意什么问题？

在国际贸易中不同国家的当事人之间订立货物销售合同，根据《联合国国际货物销售合同公约》，双方应注意以下问题：（1）关于发价问题，据第14条第1款，只有向一个或一个以上特定的人提出订立合同的建议，如果十分确定且表明发价人在得到接受时承受约束的意旨才构成发价。第15条规定，发价于送达被发价人时生效；一项发价即使是不可撤销的，得以撤回，如果撤回通知先于或同时发价送达被发价人。第16条规定，在发价写明接受发价的期限或以其他方式表示发价是不可撤销的时或在被发价人有理由信赖该项发价是不可撤销的，而且被发价人已本着对该项发价的依赖行事时，发价不得撤销。（2）关于接受问题，第18条规定，被发价人声明或做出其他行为表示同意一项发价，即是接受。缄默或不行动本身不等于接受，这里当注意适当考虑到交易的具体情况及当事人之间确定的习惯作法。第19条规定，有关货物价格、付款、货物质量和数量，交货地点和时间、一方当事人对另一方当事人的赔偿责任范围或解决争端等等的添加或不同条件，均视为实质上变更发价的条件，不视为接受。（3）计算接受期时要以电报交发时刻或发信日期起算，还要考虑正式假日或非营业日。第20条第2款规定：如果接受期间的最后一天未能送到发价人地址，因为那天在发价人营业地是正式假日或非营业日，则接受期间

应顺延至下一个营业日。(4)逾期接受在一定条件下也有效力。关于该问题第23条有规定。第23条规定:合同按照本公约规定对发价的接受生效时订立。

国际贸易中,订立信用证须注意以下问题。(1)信用证与买卖合同或其他合同是两种不同性质的交易,虽然信用证不能不以该项合同为依据,但银行与该项合同完全无关,也不受其约束。(2)信用证的指示和信用证本身必须完整和明确,为防止混乱和误解,开证申请人不宜将过多的细节列入信用证内。(3)信用证项下被授权付款或承兑的银行,必须在信用证内明确指定,信用证项下被授权议付的银行,既可在信用证内明确指定,亦可规定由任何银行自由议付。(4)一切信用证必须明确表示是可撤销的还是不可撤销的;无此表示的信用证作为可撤销论。(5)最后注意一点就是受益人在任何情况下不得利用银行与银行之间或开证申请人与开证银行之间所存在的合同关系。

47. 通常在书信及电报中“即速”二字如何用英文表示?

在国际贸易往来的信件和电报中,有时会使用“即速”“即期”等字样,对卖方的装运日期等事项予以规定。英文中的词义如“promptly”、“immediately”、“urgently”。在电报中要求对方“即速寄来”时,可以用“Expedite”。在卖方催买方开出信用证时,可以用“please arrange credit immediately”或“please expedite credit”等词句。

但这些词句所表达的时间限制灵活性较大,不易确定,容易产生理解上的分歧,各国法律也有不同的规定,如英国规定“prompt shipment”(迅速装运)及“immediate shipment”的期限都是在订约后两周内装船,而依照美国习惯,前者是在订约后三周内,后者是订约后二周内装船。

在国际商会《跟单信用证统一惯例》第500号出版物中第46条规定:“不应使用诸如“迅速”、“立即”、“尽快”以及类似词语。如使用了这类词语,银行将不予置理。(Expression such as “prompt”, “immediately”, “as soon as possible”, and the like should not be used. If they are used, banks will disregard them.)

因此,在进出口交易中,一般都避免使用这类词句,而以确定的日期代替。

48. 如由出口商自拟形式发票时,保险费、运费应如何预算?如与实际发票不符,应如何解决?

在出口商自拟形式发票时,由于形式发票不是正式的买卖契约,无法确定实际的交易数量,出口商只是将拟出售货物的名称、规格、单价等列入其中,供买方接受时参考或申请进口许可证使用,出口商对保险费、运费也只能依据现有情况,大致计算。

货物运费包括货物从装运港到目的港的运输费用，也包括装、卸船费用，一般不计滞期和速遣费用，在估算的时候，要先查出船运公司对这种货物所计的基本运费和附加费率，以及该种货物的重量计量单位（尺码吨或重量吨）然后代入运费计算公式：运费 = 重量吨（或尺码吨）× 等级运费 ×（1 + 附加费用）。

保险费是根据保险金额乘以保险费率计算出的数额。而保险费率是保险公司依据商品的损失率和赔付率等情况确定的。各保险公司对不同商品、不同目的地、不同运输工具和不同险别，制订有不同的费率。出口商在估算时，要首先根据货物成本及所计算的运费，得出货物的成本加运费价（CFR），再查出所需投保险别的费率高，据此计算保险费数额，公式如下：保险费 = CFR × 投保加成（110%）× 保险费率 ÷ [1 - （投保加成 × 保险费率）]。但用这种办法计算出的运费和保险费，往往会由于实际成交数量与形式发票中的数量不同，使正式发票中的数量及运费、保险费金额与此不符，这种情况下，买方要以形式发票中的记载为准支付。如果原估计金额大于实际支出的金额，则卖方获得该部分盈余；反之，如果原估计金额小于实际支出的金额，卖方要承担部分损失，但卖方也可以在买卖契约中，规定运费与保险费的差额由买方完全负担，从而不必承担任何风险。

49. 形式发票的性质如何？可否代替报价单？可否代替售货确认书？

形式发票（Preform Invoice）是在以邮递报价推销货物时，卖方假定交易已成交，将拟出售货物的名称、规格、单价等按发票形式签发，供买方估计成本的一种国际贸易单据。它主要供买方接受时参考或申请进口许可证时使用，是一种非正式的发票。卖方也常常以此作为一种推销货物的手段。

通常情况下，形式发票只提供参考性质的进口成本、费用及条件，并不具备报价单中的必要文句。但一般进口国都规定，在申请进口许可证时，必须出具报价单作为一种必备文件，但没有报价单时，可以用形式发票代替。在这种情况下，形式发票可以代替报价单。但在订立正式的交易合同时，如果被报价人认为不能用形式发票代替报价单，报价人必须按照要求另出示正式的报价单；如果被报价人认为形式发票已具备了报价单的条件，可以作为正式的要约，也可以用来代替报价单。

销售确认书属于正式的交易合同，是在成交后，由买方寄给卖方的列明交易条件的书面证明，它具有自己独特的形式和内容。如果形式发票具备了销售确认书的必备内容，并得到买卖双方的认可，就可以代替销售确认书，不必严格拘泥于形式。但实务中，为保证交易的严肃性，卖方还是最好发出正式的销售确认书作为成交证明，而不是简单地以形式发票代替。

50. 形式发票的格式内要不要列明有效期限？规定在发出形式发票后，因汇率、物价变动而引起价格变动时，由买方负担这些增加费用的条款是否妥当？

形式发票一般都具有印好的固定格式，与正式发票类似，其中包括了抬头人的名称和地址、商品的名称、规格、包装、数量、单价、总值、交货期、支付条件等项目，并注明了“有效期”、“以我方最后确认为准”、“仅供申请进口许可证之用”等词句。其中有效期是一个必备的条件，否则，在以形式发票报价时，会对卖方造成风险。

汇率、物价变动在国际贸易交往中是一种常见的现象，几乎是必然发生的。因此，卖方不应在报价的形式发票中规定这种变动全部由买方负担，这样容易使买方感到交易条件对自己不利，不愿成交，从而错过贸易机会。

实际上，如果这种汇率、物价变动的风险过大，也可以规定由买方负担，或由双方共同分担，这还要取决于双方之间往来关系如何、汇率、物价变动的幅度大小，根据具体情况确定，发票中可以规定一个界限，由买卖双方在发生上述变动时据以分担风险。

51. 什么叫预约合同？

预约合同是一种除交货数量和交货期之外，其它条件均已经事先确定的国际货物买卖合同，在这种合同中，包括商品的品名、规格、包装、品质、单价等内容，但数量和交货期未定。在卖方得到买方通知后，再进行分批交货和分期付款。这种合同多用于种类和所需数量不易确定的商品买卖之中，如机器、汽车零件、医药的买卖。

采用这种合同对买方来说有以下优点：（1）可以节省仓储费用；（2）避免了资金占用，减少了利息支出；（3）节省了多次采购订货的手续费用；（4）商品的供应得到保障，没有货源不足的问题；（5）维持了商品价格的稳定；（6）货款可以事先估计，便于控制预算；（7）不会发生呆料问题。

对卖方来说，由于具有稳定的客户，可以保证货物的销路，也减少了推销和订约的费用支出。因此，这种订约的形式目前运用得较为广泛。

52. “as per sample submitted to you on Aug. 10, 1991”, “according to sample submitted to you on Aug. 10, 1991”, “conforming to sample submitted to you on Aug. 10, 1991”, 这三句有什么区别？

这三句话都可以翻译为“以1991年8月10日向贵方提示的样品为准。”在实质上没有区别，只是行文略有不同。“as”、“according to”、“conforming to”都具有“根据”、“参照”、“以……为准”的意思。

53. 买卖双方所订的合同应具备何种条件才具备法律效力？

买卖双方订立合同要具备法律效力必须满足以下条件：（1）合同的主要条件都必须经过双方的协商达成一致意见。在交易磋商中，只要双方的意思表示一致，就说明交易达成，合同也随之而成立。（2）有对价作为根据。在合同中应明确表示，当事人一方所享有的权利以另一方所负的义务为基础，双方应互有权利和义务，没有对价的合同，不具有约束力，合同也因此而不能成立。但法律上并不对双方提供的对价有作为或不作为，对价是否公平合理，由双方当事人自行考虑，法律不加干涉。但权利和义务不应相差过于悬殊。（3）由有订约能力的双方共同签署。合同当事人要具备合法行为的能力。自然人要能够享受民事权利和承担民事义务，具有独立行为能力。法人作为合同当事人必须满足以下条件：①有一定的组织机构和经常的业务范围；②有独立支配的财产或依法经营管理的财产；③能以自己的名义进行民事活动，享受民事权利，承担民事义务；④依照法定程序成立。（4）合同标的物的合法性。交易磋商的标的物 and 买卖货物的行为应该是合法和有效的，而不能是法律所禁止的违禁品或违法行为或不可能实现的。具备以上条件的买卖合同，才能具有法律效力。

54. 外销货物，在出口企业与国外进口商签订合同时，应包含哪些主要项目？开来信用证时应注意哪些事项？尤其是如何注意避免在品质方面的索赔？

在国际贸易中，当一个肯定的发盘被有效接受后，买卖双方就构成了合同关系，双方都受协议的约束，并按规定执行协议。按照我国进行进出口贸易的习惯做法，无论是通过口头谈判还是函电磋商所达成的协议，一般都要求签订书面合同，将协议的内容以书面形式固定下来。合同的内容根据双方当事人的经济目的和具体要求而定。不论何种合同、合同条款繁简程序如何，合同内容都要具体完整，文字解释清楚，权利义务对等，经济责任明确，对双方有约束性，签订手续完备。一般合同中应包括以下主要项目。

（1）约首。包括合同名称、编号、订约日期和地点、订约当事人名称和地址、双方法律关系以及合同成立的依据。

（2）合同正文。第一，交易条件：①包括商品的名称、规格、型号和质量。②商品数量。要注意度量衡制度和计量方法。③包装条件。④价格条件。⑤装运条件。⑥支付条件（这一条件包括汇付、信用证付款和托收三种）。第二，一般条款：①商检条示；②延期交货及罚款；③人力不可抗拒条款；④索赔仲裁条款。

（3）约尾。即合同的结尾部分，包括合同文字的效力、合同份数、生效条件、授权代表签章等规定。

在信用证开立方面，我方作为受益人（出口方），应要求由资信良好的银行作为开证行，信用证的种类为不可撤销信用证（Irrevocable L/C）如有必要，还要另加保兑，信用证的内容要依据买卖合同，做到详细、准确，收到信用证后要严格审核，如果发现不妥之处，要立即将其退回通知银行（Advising Bank）通知买方进行修正。

在品质方面，如果要避免索赔，在交易进行过程中要注意以下几点：（1）在制订出口商品品质条款时，最好以少数主要项目为主，项目不宜太多、太繁琐、以免由于某一次要指标不合格而影响履约；（2）对某些农副产品的出口品质规格不宜订得过死，可以根据商品特点及市场习惯约定，交货品质可以在一定幅度内高于或低于合同规定的品质，按实交货物品质高于或低于规定比例增价或减价；（3）及时了解并监督制造厂家的生产状况，保证产品的出厂质量符合条款中的有关规定；（4）请公证机构及时对商品品质作出公证检验，出具检验证书，作为商品品质的证明。

做到以上各点，对减少关于商品品质情况方面的纠纷，迅速交货收款，都能起到很大的作用。

55. 以电传方式进行贸易磋商时，该电传是否构成买卖双方的一项契约？

一项交易的成立，需要交易双方以一定的方式，并通过一定的程序，就买卖的商品及各项交易条件进行协商，即通过交易的磋商过程，最终达成协议。通常，进出口交易的磋商有口头和书面两种形式。口头磋商指交易双方当面直接协商，或通过电话协商。书面磋商，是交易双方通过信函、电报、电传等通讯方式进行协商的形式。一笔交易的达成，一般要经过询盘、发盘、还盘、接受四个环节。实际上有时只有发盘和接受两个环节，有时需要往返几次还盘才能达成协议。但必须只有一次肯定的发盘被接受后，才能成为一项对双方都具有法律约束力的契约。

电传作为一种书面的磋商形式，具有简便迅速的特点，使用电传进行交易协商，能够使双方迅速取得联系，降低往来联络时间，节省了费用，也提高了工作效率。只要双方能够在电传中就买卖的商品及对商品的品质、规格、数量、包装、价格、装运、保险、支付、检验、异议索赔、仲裁、不可抗力等各项交易条件进行协商，并达成一致的意见，交易即可成立，双方的契约关系才能确立，双方的电传就是他们之间的买卖契约。但需要注意的是，电传作为一种通讯方式，它并没有对双方之间的权利义务作出明确的规定，仅仅是根据发盘、接受的过程说明交易成立，一旦遇到市场变化或其他意外事件，容易发生一方毁约的情况，从而造成双方之间的纠纷，以致于不得不求助于法律，请求国际仲裁，给双方利益造成损失。因此，在金额较大、较为重要的交易中，双方通过电传达成协议后，

应该采取订立合同的方式，对双方应尽的义务以及应享受的权利作出明确、细致的规定，以保证双方能够切实履行其责任，一旦发生纠纷，也可以作为书面的凭证，为仲裁提供法律上的依据。

56. 以承兑交单方式报价时如何报最好？是否可以以离岸价条件报价？

承兑交单是一种托收货款的方式。在这种方式下，出口商按合同规定发货装船后，成为交易中的债权人，他取得提单和其他单据后，开出汇票，填写托收申请书，取得回执。托收银行缮制托收委托书，随附跟单汇票寄国外代收行。代收银行按照委托书的指示，向付款人提示跟单汇票。付款人按照交单条件承兑汇票后，取得单据，凭此向船运公司提货，在汇票到期时，履行付款义务。

托收方式是一种商业信用，倘若进口商不按买卖合同履行收货交款的义务，出口商将遭受损失。出口商所要承担的风险，既有进口商倒闭或无力付款、货物发运后进口地货价下跌、进口商拒不付款的风险，也有进口商事先未领到进口许可证或未申请到外汇，以致于在货物到达目的地之后，无法进口或收不到外汇的风险。特别是在承兑交单的条件下，进口商只要承兑出口商所开发的汇票，便可得到货运单据提领货物，掌握货物的所有权。如果进口商拒不付款或破产倒闭，出口商将承担“货款两空”的巨大损失。因此，在以承兑交单方式报价时，不宜以离岸价（FOB）或成本加运费价（CFR）报价。而应以到岸价（CIF）报出。这样，一旦货物被拒付时或发生意外事故，出口商还可以因为买方未付款，不具有货物所有权而具有保险利益，获得保险公司的赔偿。此外，在以托收方式进行交易时，出口商还应视风险大小，向所在国的专门机构，投保出口信用保证保险，使货物出口可能发生的信用风险和政治风险获得保障。

57. 在进口西药的情况下，订立契约及处理信用证时要注意哪些事项？

西药种类繁多，每一种药品又各具特性。因此，在订约时所应注意的事项也各不相同，要根据每种药品的具体情况而确定，通常应注意以下几点：（1）品质、规格方面：要符合各国医药机构的统一规定，特别是各国关于禁止进口的药品种类规定。（2）包装方面：对散装药品，要对防潮、防光、冷藏、防漏气等包装条件严格规定。对整装药品，要约定包装份量、内包装外面的文字、商标、成分说明、使用方法说明等事项；（3）装运方面：装运期最好规定为“出厂日后××天”。或约定“在药品有效期结束前××月”装运，以免出口商把即将失效的药物出口，影响进口后的销售和使用；（4）品质保证方面：应规定“如用户因用药而产生不良后果引起纠纷时，由卖方负全责”。此外，在药品

出口前，应取得所在地医药公证检验部门的检验证书，如果没有经过这项检验也要有“经政府部门核准”的字样记载。

在信用证方面，应要求出口商提供当地主管医药出口部门出具的检验合格证书，作为必须提交的单据之一。

58. 为防止卖方违约，可否要求卖方提供履约保证金，并应如何办理？

履约保证金是在大宗的商品买卖交易或大的工程建设项目的招标投标中，进口方为了防止出口方到时不能履约，而要求出口方预先交纳的保证金额。通过履约保证金的收取，买方可以得到卖方的签订合同后一定履行合同中的责任和义务的保证。

履约保证金一般都由出口方银行出具的履约保证书提供。保证书的保证金额一般为合同金额的 10%，出口方银行在出口方不履行合同交货时，保证将履约保证金付给进口方，作为卖方不履约所造成的损失补偿。出口方银行出具的履约保证书中对自己的责任是这样约定的：“On the suppliers failure of faithful performance of all the Contract Documents and agreed modifications hereafter, we (guarantors) shall immediately on your demand in a written notification stating the failure of performance by the supplier pay you the amount required by you not exceeding the aggregate total as stated above”。（“当供货人不能忠实地履行合同文件和以后的协议修改时，你方书面通知说明供货人不能履约而提出索款要求时，我行（担保人）立即付给你方所要求的金额，但不超过上述总金额。”）

59. 国内某公司打算外销一批货物，客户要求寄样。我方若免费寄样，担心遇到样品商人，若不寄样，又恐怕难以成交，请问应如何办理这种事？

凭样品买卖是一种以样品作为交货依据的买卖。在这类交易中，要求把标准样品作为交货品质的依据，卖方所交全部货物的品质应与样品完全一致，如果所交货物与样品不符，除合同另有规定外，买方有权提出索赔，甚至可以拒收货物，撤销合同。由于选取的标准样品很难做到与整批货物的质量完全一致，交易中容易发生纠纷，所以目前只有在不能用科学方法表示品质的一些商品买卖中采用。

如果国外的买主要求提供样品，这种要求不能视为无理要求，我方一般应尽力满足，但有时也会发生国外样品商人（Sample Merchant）专门套取样品，然后在本国出售，不进一步签订合同的事件。为了防止这类损失，保证交易的达成，我出口方可以采取以下办法应付国外客户关于寄样品的要求：（1）从客户来信的情况，判断对方的规模、经营管理状况，有关银行保证，再决定是否寄出样品；（2）要求对方寄来样品费，作为索取样品

的成本，成交后，这笔费用可以退还；（3）用照片或图片目录代替实物样品；（4）委托我方在对方客户当地的代理机构，调查该客户在当地的资信、经营作风、盈亏状况、资金情况。如果资信状况良好，则可寄出样品。

60. 有些非洲国家，很轻易下订单，而且言明在样品收到后才肯开信用证。但这样使我方很容易被骗走样品，遇到这种情形如何处置？

在国际贸易中，客户要求我出口方提供样品是合理的。这样有助于客户在了解我方提供货品的品质情况后，尽快与我方达成交易，但这样做，有时也会发生进口商资信不良，专门骗取样品情况。为了防止这类损失，我方可以采取以下办法：（1）请求进口方客户先寄出样品费，并约定在交易达成后，退还该笔费用；（2）委托中国银行，调查客户的资信状况，包括资金和信用两方面。资金指该客户的注册资本、实际资本、公积金、其他财产以及资产负债的情况等；信用指经营作风、履约守信等。对资信良好的客户，可以先免费寄出样品，以促进交易的达成。

61. 对等样品为不易描述的商品时，如何要求进口商（出口商）确认，以确保自己的利益？如对方具有恶意时，如何处置？

凭样品买卖是指交易双方约定以样品作为交货品质依据的买卖。样品一般由卖方提出。由于目前国际市场对商品的成色、品种、造型需求变化迅速，市场竞争激烈，为提高产品的适销性，卖方往往采用这种买卖形式，发出样品请买方确认后成交。但为了避免交货时发生争议或客户故意挑剔，卖方可以按照买方类样复制或选择品质相近的卖方样品，作为“回样”，又称为“对等样品”，再寄交买方确认，作为交货时的依据，这时所采用的确认方法与一般样品交易中的确认方法相同：出口商（或进口商）要事先准备两套样品，一套作为样品寄给对方，另一套留给自己，作为将来核对的依据。这两套样品上都应该载明样品号码、品质规格、收件人、制造商名称和报价单号码。为防止对方改造样品，故意挑剔，样品上要有适当的牢固标记，一般为寄样人的签字或公司印章。

62. 《联合国国际货物销售合同公约》于1988年1月1日起正式生效，请问其适用范围和我国对其态度如何？

从1969年联合国国际贸易法委员会决定成立一个专门工作小组来统一各国买卖法，经过10多年，于1978年完成了起草国际货物买卖公约的任务。该公约分为四个部分：（1）适用范围；（2）合同的成立；（3）货物买卖；（4）最后条款。共计有101条，该公

约于 1980 年在维也纳召开的外交会议上获得通过，所以也有人称之为《1980 年联合国国际货物销售合同公约》。到 1988 年 1 月 1 日起，该公约对包括阿根廷、埃及、中国、法国、匈牙利、赞比亚、莱索托、叙利亚、南斯拉夫、意大利和美国的 11 个国家生效。目前，世界上已有 40 多个国家加入了该《公约》。

该公约规定，公约适用范围是：适用于营业地在不同国家的当事人之间所订立的货物销售合同，(a) 如果这些国家是缔约国；或 (b) 如果国际私法规则导致适用某一缔约国的法律。根据该公约第 2 条规定，其不适用于下列买卖：(1) 供私人和家庭使用的买卖合同；(2) 以拍卖方式进行的买卖；(3) 根据法律执行令状或其他令状进行的买卖；(4) 船舶或飞机的买卖；(5) 电力的买卖。

《联合国国际货物销售合同公约》对买卖合同的成立及对买卖双方权利义务的各项规定，基本上是公平合理的，我国政府派员参加了 1980 年在维也纳举行的外交会议并签署了该公约。其后又于 1986 年 12 月向联合国秘书长递交了核准书，成为该公约的缔约国。《国际货物销售合同公约》的生效，将会对我国对外贸易实际做法产生重大影响。

我国在 1986 年递交的核准书中，根据公约第 95 条和 96 条的规定，对该公约提出了两项重要保留，即：(1) 公约 11 条规定：“销售合同无须以书面订立或书面证明，在形式方面也不受任何其他条件的限制。销售合同可以用包括人证在内的任何方法证明。”但我国《中华人民共和国合同法》第 7 条规定：“当某人就合同条款以书面形式达成协议并签字，即为合同成立。通过信件、电报、电传达成协议，一方当事人要求签订确认书的，签订确认书时，方为合同成立。……”即公约规定与我国涉外经济合同法关于涉外经济合同必须采用书面形式订立的要求是不一致的。我国在核准该公约时，对这一点作了保留，即认为与我国订立的涉外经济合同须以书面形式表明其成立。(2) 我国对该公约所做第二项保留是关于依据国际私法规则导致公约的适用的保留。按公约规定，公约不仅适用于缔约国的当事人之间订立的货物销售合同，也可以适用于货物销售合同一方当事人在缔约国的情形。我国在核准该公约时仅同意对双方的营业地所在国均为缔约国的当事人之间所订立的货物买卖合同才适用该公约。

63. 除交易协定书（事先订立的）外，卖方的确认书算不算正式契约？万一原料价格波动，卖方不愿履行交货责任时，买方是否可以控告卖方？

在国际贸易中，当交易双方意见协商一致时，合同便告成立。对金额较大、交易条件较为复杂或履行时间较长的交易，一般采用书面形式的合同。确认书就是一种书面的合同形式，属于正式的交易合同。确认书又称简式合同，在交易双方通过口头或函电谈判，达

成交易后，卖方或买方可以将确认书寄交对方，其中列明交易的条件，作为交易成立的书面证明，由卖方发出的称为销售确认书。它的内容，比正式的合同略为简单，一式两份，由卖方填制并签字后，寄交买方，经买方签字后保留一份，另一份寄回，由卖方保存。

确认书一经双方签字后，即成为正式的交易证明，具有法律上的约束力。双方当事人必须按其中的规定履行各自的义务。如果当事人一方不履行或履行义务不符合约定条件，即违反了合同，该当事人要承担违约责任。

卖方由于原料价格变动而不愿履约，是一种违约行为，卖方要承担法律上的责任。对于这种违反合同的行为，买方可以进行控告，请求法律上的仲裁，如果原料价格变动过于剧烈，卖方已无力承担，法律上一般规定，对这种情况可以酌情处理，适当维护卖方的利益。

64. 合同的效力问题：①除经双方往返签字外，是否须经公证人（如律师等）的签署？什么情况下需要？②合同的效力消失的情况有哪些？如对方未开信用证或信用证内容不符时，合同是否随之消失？

合同作为买卖双方交易达成的书面凭证，它的有效成立需要有下列条件：（1）合同的主要条件必须经双方协商一致；（2）有对价作为根据；（3）由有缔约能力的双方共同签署；（4）合同标的物合法。由此可见，只要具备上述条件，合同便已具备了法律效力，不需要专门的公证人出具公证。但公证可以进一步证明合同的合法性，保证双方履行义务，因此对于金额较大的买卖合同或经销合同、代理合同，往往需要由公证人公证。

合同效力的消失即合同的终止，引起合同终止的情况有以下几种：（1）履行完毕。即合同所规定的义务已经完成，权利已经实现，合同关系结束。（2）当事人的一方或双方违约。（3）不可能履行。由于人力不可抗拒、标的物灭失或因当事人死亡或丧失能力、破产等使合同无法履行，因而合同关系无法继续存在。（4）协商同意终止。（5）由于时间失效。（6）由于法律的实施而终止，如果由于政府法令、法律的实施，使履约成为不可能，就不能强迫一方履约。

通常情况下，买方没有开立信用证或所开信用证的条件不符，合同并没有随之消灭，除非这种行为违反了合同中的重要条件。只要买方能够在作过提示后开来信用证，或对信用证作出适当的修改，合同应继续生效，如果买方在规定的期限内仍然不开立信用证或进行修改，合同关系应当解除。

65. 国际货币汇率发生变化时，已收到汇款单或信用证，但在给对方的报价单上并未

注明币值变动的损失归买方负担，此时应如何处理？

在国际货币汇率发生变化时，如果汇率变化幅度很大，已大大超出了买卖双方所能够预见的程度，买方可以将这种情况作为不可抗力，请求推迟履行合同或由卖方分担损失。

不可抗力是在合同签订后，不是由于任何一方当事人的过失，而是由于发生了当事人所不能预见、也无法事先采取预防措施的意外事件，以致不能履行或不能如期履行合同，遭受意外事件的一方可以免除履行合同的责任，或延迟履行合同，另一方也无权要求其履行合同或赔偿损失。

在一般的情况下，币值变动被认为是可以预见的，而且不足以影响买卖双方中其中任何一方履行合同，因此这种损失只能由买方或卖方自行承担，但如果变动的幅度超过了双方的承受能力，买方或卖方可以根据经济合同法中对于不可抗力的有关规定，请求有关机构出具不可抗力的证明，与对方进行交涉，根据具体情况，找出适宜的解决办法，力争将损失减小到最低程度。

66. 国际汇率的变动对于买卖双方的影响，如调解无效，双方可否均以不可抗力为由而不负责任？

不可抗力又称为人力不可抗拒，它是指在签约后，不是由于当事人的过失，而是由于发生了当事人所不能预见及人力不能控制的意外事故，以致不能履约或不能如期履约，有关当事人即可根据合同或法律的规定，免除不履约或延期履约的责任。

目前，对不可抗力的内容和范围虽然并没有统一的解释，但从国际贸易实践和某些国家的判例来看，一般都作较为严格的解释。签约后价格的暴涨暴跌、货币的突然升值或贬值，虽然对当事人来说是无法控制的，但这是交易中常见的现象，并不是不可预见的，属于企业风险范围内，除非变动的幅度过大，除非强迫履行合同会使当事人倒闭的情形外，都不属于不可抗力的范畴。只有在签约后发生了当事人事先不可预见、无法预防和避免的自然力量或社会力量造成的意外事故，如地震、水灾、火灾、飓风、大雪、暴风雨或战争、政府禁令等才属于不可抗力事故。

但在一笔进出口交易中发生的事故，是否属于不可抗力事故，还应根据合同条款的规定，视发生事故的时间、地点、规模以及事先是否可以预见、事后能否采取必要的措施克服、事故是否大到使合同失去履行的可能等情况而定。

对于货币汇率变动可能对国际贸易中买卖双方造成的影响，贸易双方可以事先采取适当办法，如远期外汇交易等办法，减少风险，买卖双方就可避免因为币值变动的影响而解除合同的情况发生。

67. 什么叫“交钥匙工程”？

“Turn-key job”即“交钥匙”工程，又称为成套设备交易，指以提供技术、工程设计、铝材、厂房建设等项目为内容的交易。有时还包括生产、管理、产品销售以及培训技术人员等服务项目。

在这种交易方式下，由生产公司承包成套工程项目的建设，在签约后生产公司要负责办理从提供技术到全部工程建成的各个项目，或是负责办理一个专项工程的全部项目，进口方可以收到一个完整的生产企业或生产车间。由于这种交易在形式上以卖方建厂及机器安装试车完毕后，将操作的钥匙交给买方作为交易结束的标志，因此称为“交钥匙”工程（“Turn-key job”）。

这种交易方式包括三个阶段，即工程设计阶段、机器安装阶段和操作管理阶段，只有机器运转后，达到了设计的生产质量标准，才能真正结束双方的权利和义务。

这种方式对买方来说，比较省事，但签约后，一切都由承包公司在协议的范围内负责办理，进口方没有真正的发言权。承包公司也不会尽力使用自己所有的技术和生产设备，因此，买方在经济上不一定最合算，也不一定能采用最适宜的技术。目前，国际上以另一种成套设备交易方式——咨询工程公司承包方式更为流行。

68. 贸易商手中握有国外订单，有多少种方式可与厂商达成交易？哪一种为较普遍采用？哪一种方式可保障贸易商的权益？哪一种方式对厂商较有保障？

在贸易商手中持有国外订单时，贸易商可采用如下方式与厂商达成交易：（1）贸易商以工厂交货条件从厂家直接购进货物后，再自行办理外销；（2）贸易商与国外进口商订立合同后，要求对方开出可转让信用证（Transferable L/C），然后将信用证转让给厂家，从中牟取利润；（3）贸易商从国外获得信用证后，以此为保证，作为信用证申请人，开出以厂家为受益人的背对背信用证（Back to Back L/C），与厂家进行交易。

这三种方式各有利弊。对贸易商来说，采用第一种和第三种，权益较有保障。因为在第一种方式下，贸易商与厂家、与国外进口商分别是独立的买卖关系，没有厂家直接与国外进口商联系的风险。但一切买卖中的风险，要由贸易商自行承担，经过买进后再转售，这一过程的风险较大，而且手续较为繁杂；采用第三种方式时，贸易商与厂商和国外进口商分别开立有信用证，通过银行信用，收货和收款都较有保证，而且避免了厂家与国外进口商直接进行联系的风险，从而保障了自身的权益。

对厂商来说，采用第一种和第二种方式时较有保障。在第一种方式下，贸易商与厂商直接进行交易，双方只要依照所订立的合同，履行各自的义务，便可以收货和收款，厂家

在发出货物后，收款较有保证，因而风险较小一些。在第二种方式下，厂商能够得到银行根据原信用证调整部分条件后开立的新信用证，其内容除单价、总价、装期、有效期外，与原信用证相同，并直接与原信用证的议付行联系，交单议付，因而较能够保证交货后收到货款，风险较小。

69. 在中南美洲普遍采用承兑交单、付款交单方式的条件下，我方应如何与之进行贸易？在交易时要注意些什么？

承兑交单和付款交单是跟单托收的两种方式，出口方开具以进口方为抬头人的汇票，与货运单据一起交委托银行向进口方代收货款。银行接受委托办理收款，对款项的收到与否则不承担任何责任。付款交单是以进口方付款为条件，进口方付清货款，代收银行才交付货运单据。而承兑交单，是代收银行向进口方提示出口方所开具的远期汇票，经进口方签字承兑后即可交付货运单据。因此在远期承兑后，进口方不交付货款就可以取得单据，提领货物。

采用付款交单方式时，货物尚有一定保险，但如果进口方信用不好或市价下跌时，对方会拒收货物或借口要求降价，使出口方遭受损失，有时甚至不得不将货物在当地拍卖或将货物运回。而对承兑交单方式来说，进口方承兑后就可取得单据，货物所有权即转移给进口方，出口方得不到任何保障，风险更大。

为减少风险，出口方要在成交时注意以下几点：（1）调查进口方的信用状况，成交金额不应超过其信用程度；（2）认真了解进口国贸易外汇管制法令和海关规定、进口地的仓库情况和治安情况以及对方是否领到必要的进口许可证或申请到外汇等等，以免货到后不准进口、收不到外汇或支付更多的额外费用；（3）摸清进口国的商业习惯，掌握好货价；（4）出口合同应以到岸价格（CIF）成交，由我出口方自办保险，以防在进口方未付清货款前，货物遭受意外损失；同时，我方还可以凭保险单向保险公司索赔；（5）投保出口信用保证保险，对货物出口中的信用风险、政治风险予以保险；（6）必要时要求对方提供担保，特别是对方银行提供的保证书；（7）应在进口方签回销货合同或销货确认书后，再办理装运，以明确其责任；（8）在进口地事先找好妥当的代理人，以便在万一遭到拒付时，可以委托代理人代办货物存仓、保险、转售或运回等手续。此外还应注意，要多做付款交单，少做承兑交单，并严格按照合同规定办理出口，特别是制单时要做到单据与合同一致，单据种类和要求与进口国报关规定一致，以免被对方作为迟付或拒付货款的借口而不能及时收款。

70. 如对方要约中规定：“本要约的有效期为10天”，问应从何时算起？

《联合国国际货物销售合同公约》第二十条（A）项规定：发价人在电报或信件内规定的接受期间，从电报交发时刻或信上载明的发信日期起算，如信中未载明发信日期，则从信封上所载日期起算。发价人以电话、电传或其他快速通讯方法规定的接受期间，从发价送达被发价人时起算。

71. 某出口公司接到西欧某进口商带电发盘订购某项商品，并要求“速复”。该发盘送抵出口公司后因故当天未予答复，而迟后两天才给答复。此时适逢国外市价跌落，外商接我出口公司复电后，却来电声称我方出口公司答复迟延，交易不能达成，并认为“速复”即要求受盘人于二十四小时内答复，问这是否合理？

如果对方发盘并注明“速复”、“即复”、“急复”之类笼统规定，如我们愿意接受对方发盘，最好在收到发盘的当天，用对方发盘时所采用的或较之更为迅速的传达方式，发出表示接受的答复。例中外商表示无法接受我方答复，出口公司也没有别的什么方法来对抗。

72. 外商发来一复合盘向出口公司订购A、B两种货品，因为A、B两种货品分属出口公司的两个部门负责，甲科认为A商品的来盘可以接受即随即复电：“你××日来电接受”，后将发盘转至乙科室。乙科认为客户对B货品出价过低，于是还盘加价。但不久即接外商来电称：“你公司某日来电已表示接受，B商品的合同已成立，不同意还盘。”以致双方出现争执，问应如何处理？

对于外商发来的复合盘，我方可根据需要，接受其中的一个或数个发盘。对于外商来说，出口公司内部A、B两货品分属甲、乙两科室主管不是其所关心的，所以，其收到“你××日电接受”即认为是出口公司对其整个发盘的接受。又外商收到出口公司这种还盘后，如同意，则合同即可成立，他可拒绝以后的还盘，因此乙科的还盘为外商所否认。

所以，在处理这种复合收盘时，如果涉及几个不同的部门、不同人员掌管的商品的来盘，在表示接受和拒绝时应注意相互配合。例中，甲科在表示接受关于A品的发盘后应申明对于B货品发盘另作处理。

73. 北京某外贸公司与美国某贸易商洽谈一项出口交易，我方打算向美出口某手工艺品，我方于星期一上午十时，以自动电传向美国纽约的贸易商发盘，公司原定价为每单位500美元CIF纽约价，但我方工作人员由于一时疏忽而误报为每单位500元人民币CIF纽

约价，请问在下述三种情况下各应如何处理才较为妥当：①如果是在当天下午发现问题，应如何处理？②如在第二天上午九点发现，客户尚未接受，应如何处理？③如果在第二天上午九点发现，客户已接受，又应如何处理？

（1）如果是在当天下午发现，我方可以更换的方式撤回发盘，并使撤回通知早于或同时到达受盘人，使受盘人无法接受该项发盘。根据《联合国国际货物销售合同公约》的规定，一项发盘，即使不可撤销的，得予撤回，如果撤回通知于发盘送达受盘人之前或同时送达受盘人。因此，我方最好的选择是尽快撤回发盘。

（2）如果是第二天九点发现，客户尚未接受，则我方要想撤回发盘已不可能，只能撤销发盘。按《联合国国际货物销售合同公约》规定：在未订立合同之前，发盘得予撤销，如果撤销通知于受盘人发出接受通知之前送达受盘人。同此，我方在外商尚未正式接受发盘前，尽快通知对方撤销发盘。

（3）如果第二天九点发现，而外商已接受发盘，则等于交易宣告成立，双方都要承担法律责任。但双方在合同正式签字前，我方可与外商协商允许我方更正错误。具体办法有许多形式，如提供最近与其他客户的成交证明，确系报错，请双方谅解；为对方提供额外便利条件，及个人私交等等，争取对方同意我方将错误更正。如果外商不顾长远利益，拒绝我方的请求，则我方只好引以为戒，从中吸取教训了。

74. 吉林某进口公司与美国化肥厂签订一项进口 50 吨化肥的合同，合同规定交货期为 4 月份，但到 4 月 20 日，我方接到外商来电称：“需要推迟交货 6 个月”，当时国内正值化肥短缺，农业部门急需化肥，我方坚决不同意延迟交货，后经多次交涉无效，我方便正式通知美方，如不按期交货，我方除撤销合同外并保留索赔权。请问，我方所采取的措施是否得当？

根据《联合国国际货物销售合同公约》第 25 条的规定：“一方当事人违反合同的结果如使另一方当事人蒙受损失，以致于实际上剥夺了他根据合同规定有权期待得到的东西，即为根本违反合同……”另外，又根据该《公约》第 49 条和第 72 条中有关的规定：“买方在以下情况下可宣布合同无效……卖方声明他将不在所规定的时间内交货”，“如果在履行合同日期之前，明显看出一方当事人将根本违反合同，另一方当事人可以宣布合同无效。”在本案中，美国来电称不在规定的时间交货，并经多次交涉无效，我方可以宣布合同无效。另外美方拒绝交货（在合同规定的时间内），使我方农业部门因化肥不能及时买到而蒙受损失，则构成违约，我方有权向美方提出索赔。因此，我方的措施是可行的。

75. 出口商 A 向进口商 B 以实盘报价 7000 吨的货品，而进口商 B 经过考虑后，向出口商 A 订 6000 吨的货品。出口商 A 拒绝接受，结果发生纠纷。请问：①此纠纷如何解决？②出口商应如何预防此种纠纷的发生？③进口商如何预防此种纠纷的发生？④如果进口商 B 向出口商 A 订 8000 吨的货品，多出来的 1000 吨性质如何？

（1）实盘是具有约束力的发盘，它是发盘人向交易对方承诺在一定期限内愿按所提条件达成交易的肯定表示。只要交易的另一方表示无条件同意实盘的全部条件，就是作出了接受的表示，双方交易达成，合同即告成立。

接受必须是无条件地、全部同意发盘的条件，受盘人对原发盘有任何一点的变化或任何条件的增减，都是对发盘的拒绝，也就是还盘，这时原发盘失效。

因此，虽然进口商 B 接受了出口商 A 所发实盘中的价格等条件，但改动了货物数量，构成了交易磋商中的还盘行为，双方应继续磋商达成一致意见，才能使交易成立。

（2）在有些国家的法律中规定，对实盘的部分接受也构成接受，因此可能会由此而发生纠纷。出口商为了防止这种情况出现，应该在所发实盘中声明“Partial acceptance not allowed”（不允许部分接受）。

（3）进口商不愿接受全部货物，必然有市场价格等因素的考虑，因此，进口商在还盘时，应在电文中明确加入“还盘”的文句，如“counter offer”“best we can do it”，以免引起不必要的误解。

（4）如果进口商 B 向出口商 A 订购 8000 吨货物，这同样是一种还盘。但通常情况下，其中根据原发盘所接受的 7000 吨订货可以成立，而超过的 1000 吨作为进口商 B 的重新发盘，由双方继续协商，出口商有权接受或拒绝，达成新的协议。

76. 以付款交单成交的货物，若 L/P（进口许可证）尚未申请，而到货后，买方拒领，这是否构成违约？

付款交单是一种托收方式，它以进口方付款为条件，进口商付清货款，才能得到货运单据，凭以提领货物。而目前在国际贸易中，各国为了管制对外贸易，规定商品进口必须领取许可证，没有许可证，一律不准进口，进口商只有在事先申请到进口许可证后，才能够进口货物。但在双方已签订合同，出口方已如期发货后，进口商由于没有进口许可证，不能提领货物，出口商没有任何责任，进口商不能履行义务，属于违约行为，要承担法律上的责任。为避免纠纷而给双方的经济利益造成损失，进口商不应简单地拒领货物，而应该尽快与出口商取得联系，说明情况，找出较为妥善的解决办法，力争把损失减少到最低限度。

77. 贸易商与生产厂商签订了购买确认书并约定厂商应给该贸易商若干佣金时，该贸易商性质是属于直接买主还是外国商人的代理人？

该贸易商的性质要根据具体情况决定。如果该贸易商与厂商签订购买确认书，是为了购买货物，成为货物的实际所有人，在支付货款，取得货物所有权后，再与国外其他用户进行联系、销售货物，这时贸易商是该厂商的直接买主，贸易商要对厂商的全部货款负责。而贸易商与国外其他用户销售中，无论盈亏，都与厂商没有任何关系，贸易商要自己承担一切风险。双方的贸易关系终止于厂商交货，贸易商付款之后。虽然这时厂商付给贸易商若干“佣金”，但这笔款项并不是贸易商的代理费用，而是作为厂商给予贸易商的销货折扣和价格优惠而支付的。它不能改变双方之间关系的性质。

如果国内贸易商签订购买确认书并不是为以自己的款项购买该厂生产的货物，而是接受了国外某进口商的委托代理，以自己的名义与所在国厂商签订合同，他作为国外进口商的代理人，与生产厂商是经纪人的关系。货物的最终销售状况与该贸易商没有直接联系，他只收取厂商的佣金，把货物转手交给国外进口商，并获得国外进口商支付的佣金，不承担货物买卖过程中任何风险。

还有一种情况，即该贸易商仅接受了国外进口商的委托代理，但与国内厂商仍然是纯粹的买卖关系，承担货物的部分风险，并需要垫付自己的部分资金，以取得货物所有权，这时该贸易商既是该厂商的直接买主，又是外国商人的代理人。

78. 某贸易商（以下简称卖方）与某工厂（以下简称买方）签订合同，规定卖方从某国进口小麦 5000 吨，以每吨 FOB 价 230 美元转售给买方。合同的签订日期是 88 年 11 月 9 日，在合同中有如下规定：“如果因小麦生产国政府的行政命令或法律行为，而导致无法履行本合同时，本合同无效。”装船期限为 89 年 2 月。卖方为了履行合同，又以同样的条件与某小麦生产国的一出口公司签订一份购买小麦的合同。但到了 11 月 12 日，该小麦出口国政府为了扩大专卖范围，将小麦列入其管制之内。结果尽管卖方（该贸易商）以每吨 230 美元订下了买卖合同，仍需按专卖价格每吨 290 美元买进小麦，于是卖方不履行合同。问卖方不履行合同有无道理？买方是否可以请求赔偿损失？

这种情况涉及到了合同履行过程中对于不可抗力的确定与处理。

不可抗力是指在签约后，不是由于当事人的过失，而是由于发生了当事人不能预见和人力所不能控制的意外事故，以致不能履约或不能如期履约，有关当事人即可根据契约或法律的规定，免除不履约或延期履约的责任。

不可抗力包括两种，一种是水灾、火灾、飓风、地震等自然力量，另一类称为社会力

量，包括战争、政府禁令等。本例中由于该国扩大专卖范围，使小麦价格提高，即属于一种政府禁令。

但在一笔进出口交易中发生的事故是否属于不可抗力事故，还要根据合同条款的规定，依据发生事故的时间、地点、规模，以及事先是否可以预见、事后是否采取必要措施、事故是否大到使合同失去履行的基础等情况来确定。

在这宗进出口小麦的交易之中，卖方与买方所订立的合同中已列入不可抗力条款，申明因由于小麦生产国禁令使合同不能履行时，合同自行失效。但实际上，该国政府的禁令，虽然属于不可抗力事故，但进口商只要多支付货款，仍然可以购进小麦，这种不可抗力事故并没有达到使合同不能履行的程度，因此合同并未失效。

卖方不能提供充足的证据来说明该不可抗力已使合同无法履行，因此该卖方必须如期履行合同，否则要求承担违约的法律责任。买方也可以此请求赔偿损失。

79. 某中间商在接到国外客户询价后即转请国内某工厂报价。收到报价后，即加上若干利润转向国外客户报价。20 天后，接到国外开来的信用证，于是该公司立即向工厂订货，并付出一定订金。哪知不久后工厂以缺乏原料为由，要求延迟交货期。请问，在此情况下，该中间商应怎么办？可否以工厂无法如期（依信用证规定）交货为由取消交易？

报价在国际贸易中，只是卖方一种订约的意见表示，并不构成使交易成立的必要条件。只有在报价中具有明确、肯定的内容，表示了订约的意愿后，经过对方有效接受，才能使交易的成立得到法律上的承认，从而对双方构成权利和义务的约束。有效的接受是交易成立不可缺少的重要条件。

在该中间商向国外报价后，国外客户没有经过明确接受的意见表示，是不符合使合同成立的法律程序的。尽管开来了信用证，但信用证作为不依附于合同的独立文件，仅仅是银行的一种担保。它的存在与交易成立与否没有必然联系。因此，在双方尚未经过实际的要约和承诺过程，交易没有正式成立的情况下，该中间商并没有交货的义务和责任，更不需要承担迟期交货的风险。

如果在双方已签订合同的情况下，该中间商由于生产厂家的原因，不能如期交货，该中间商应主动与国外客户取得联系，申请延迟交货期限，而不应取消交易。否则要承担不履约的责任。但这种损失也应由生产厂家负责。

80. 对外报价单备考栏加一条：“本报价需由本公司最后确认才能生效”的条文，这在国际贸易上是否失礼？又客户未经我们确认就按报价单上的价目开出信用证，适逢价格

变化或不能如期交货，无法接受，该公司要不要负法律责任？

这种报价在国际贸易实务中属于发虚盘即附有保留条件的发盘。对发盘人来说，这种发盘方式不受约束，比较灵活。在货源没有最后落实时，可以根据市场变化，选择成交时机，不能算不礼貌的行为。但受盘人通常只把这种虚盘当作一般的商情信息或者业务联系，不加以重视，因而可能会影响交易的达成。在实务上，卖方应尽量发出实盘并为了减少货价变动的风险，把发盘的有效期适当缩短。

客户没有按照发盘的要求开来信用证，没有构成法律上的接受，因而这笔交易在法律上并没有成立，双方没有法律上的权利和义务关系。该公司在法律上对不能接受信用证没有责任。即使客户开来信用证，对该公司也没有任何约束，该公司应尽快向客户陈述理由，进行协商，在交易条件达成一致意见后，签订合同，再履行合同中的义务和责任。

81. 报价时以离岸价（FOB）发出报价单，对方要求我方以到岸价（CIF）重报，请问该 FOB 报价是否仍然有效？

对方的要求实际上是一种还盘行为。在这种情况下，原报价将不再有效。

还盘是指受盘人收到发盘之后，对发盘表示接受但对其内容不同意或不完全同意，向发盘人提出修改建议或新的限制性的条件。受盘人在还盘中对原发盘有任何一点的变化或任何条件的增减，都是对发盘的拒绝，此时，不管原来发盘的有效期是否到期，该发盘即告失效。发盘人不再受原发盘的约束，受盘人也不能在以后再要求接受原来的发盘。还盘等于受盘人以发盘人身份向原来发盘人所作的一项新的发盘。如果原发盘人对修改条件表示接受，交易即可达成。如果原发盘人对还盘内容和条件又做出新修改，称为“再还盘”（Counter—counter—offer），这时的再还盘，又构成一项新的发盘。一项交易的成立，有时要经过多次还盘再还盘的过程。因此，当对方要求将我方的“FOB”报价改为“CIF”报价时，原“FOB”报价已失效。

82. 某公司外销一批钢筋共 400 吨到 A 国的 B 地，约定在今年 2 月底以前装运，由于到 B 地的船期不稳定，所以在销售确认书上加注：在约定期间内装船，但以能取得舱位为前提。国外进口商开来的信用证有效至 3 月 15 日，最后装船日期为 2 月 28 日。后因舱位紧张，在 2 月底以前仅装出 80 吨。由于信用证已过期，进口商便自动将信用证有效期延伸到 6 月 30 日，装船期延长至 6 月 15 日。请问：①买卖契约是否于 2 月 28 日即失效？②2 月 28 日前无法将 400 吨全部运出时，对于未运出部分，出口商是否须负责？③进口商自动将信用证有效期及装船期延长，出口商有无在此展延期间内将剩余部分装船的

义务？

（1）双方之间的买卖契约应该在 2 月 28 日失效。在我国的对外贸易实际业务中，主要采用三种书面合同形式：销售合同，销售确认书和双方来往的信件、电报、电传。无论哪一种形式，都是对买卖双方之间货物购销关系的确认，具有法律上的约束力。买卖双方必须严格履行合同中规定的权利和义务。卖方要提供合同中所规定的货物，并及时将货物装运，买方要按照双方约定的形式付款收货。任何一方对其义务的不履行或未能及时履行，都会给另一方的利益造成损害，导致双方买卖关系的破裂。

在本案中，双方合同的失效是以交货条款，即运输时间为条件的。由于合同中已规定要在约定时间内装船，所以在卖方没有在约定期限内取得舱位的情况下，合同应该在这一期限终止时失效。但合同中同时还有“以能取得舱位为前提”的文句，因此，如果卖方能够证明，他是在尽了最大努力的情况下而没有取得舱位，经过双方再协商，可以适当将合同的有效期延长。

（2）如果合同已在 2 月 28 日终止，双方之间权利和义务的履行也将同时终止。因此，卖方没有义务再将未能及时装运的货物装运出口，发给买方，而买方也没有接受货物的义务和责任。

（3）出口商没有在延长期间再装运货物的义务。由于双方之间所订定的销售合同已在 2 月 28 日失效，因此双方之间的契约关系已经解除，不再具有法律上的权利和义务。买方将信用证有效期及装船期延长，并不构成对卖方的任何约束。这种展延只有在与有关各方商议的基础上，经各方的确认才能具有实际意义，构成法律上的履约关系。

进口方单方面的行为如果没有出口方的同意，将不具有任何实际意义，因此双方之间的买卖契约无法随之而延期。而由于合同已先行失效，出口方在不同意进口方将信用证有效期和装船期展延的情况下，当然不具有将剩余未装运部分装船出运发给进口方的义务。进口方如果仍希望收到该部分货物，必须与出口方再行商议，订立新的交易条件，重新签订合同才能将信用证延长有效期限。

83. 某公司以成本加运费价 B 港口报价给甲公司，并说明若以成本加运费价 A 港口为条件，价格多 5%。但因难觅前往 A 港口的船只，故该公司在一个多月的洽谈中坚持以成本加运费 B 港口为交货条件，不料甲公司开出信用证以 A 港为目的地，与该公司发出的还盘不符，货物总价比成本加运费 B 港交货多 5% 外还多出 2300 美元。因其信用证及来往信件中均未提到此项金额，而该公司按当时运费激涨，计算买方开来的金额勉强够上成本加运费 A 港口，于是接下此项交易，并寄上销货确认书，注明 CFR A 港交货，对方

未表示意见。但甲公司在装船后，根据该公司前一次电报中称成本加运费价 A 港口价格比成本加运费 B 港口多 5% 为理由，要求索回 2300 美元，请问在这张信用证及书信中均未说明，而双方又没有订立买卖合同的情况下，该公司应如何处理？

在该公司已发出销售确认书，并且甲公司没有提出任何异议的情况下，交易条件应按照销售确认书办理。

销售确认书是一种简式合同，在买卖双方经磋商成交后，卖方填制销售确认书，列明达成交易的条件，作为书面证明，在签字后寄交买方。一般确认书为一式两份，在买方签字后，保留一份，将另一份寄还卖方。买方如果认为卖方所列明的交易条件与原来不符，应该在合理时间内提出异议，通知卖方，如果拖延不提作为默示接受，双方必须履行各自的义务。

在本案中，如果该公司发出的销售确认书中，已注明成交条件为成本加运费 A 港口，而且在这一价格中已包括了增加的 2300 美元，买方并没有在接到销售确认书后提出任何异议，因此，应视为已经接受了这一条件，买方不应在事后再提出要求退回款项。该公司不必退回这部分货款，并在履约发货的同时，电告甲公司，催促其履行销售确认书中所规定的义务。如果甲公司能够证明它确实未收到销售确认书，因此对交易条件并不了解，双方应进行协商，该公司也要暂停履约，待达成一致意见后，再履行各自的义务。

84. 卖方甲（工厂）在今年三月报价给贸易商乙，并转至新加坡客户丙确认接受，并且在卖方的报价单上签字，接着卖方甲正式将销售书送贸易商签字，不料在 4 月 5 日以普通邮件寄还的销售单丢失，而卖方也疏忽未催促贸易商退还销售单。事隔数月，至七月初卖方才发觉，但订的货价已猛涨至几倍，因而双方引起纠纷，请问：①本契约是否有效？②如卖方坚持本契约无效，而需要加价，是否合理？③客观分析，新加坡客户已签有确认接受的证明，只不过中间的贸易商手续欠缺，而将加价放在客户，于心不忍，如不加价，卖方将蒙受巨额损失，应如何解决？

（1）发盘和接受是交易成立的两要素，它们在法律上是要约与承诺，是一种法律行为，由此而产生一定的法律效力，使双方对权利义务互为有偿承担责任。只有经过这两个环节，一项交易才能成立，双方也才具有履约的义务，受到契约的约束。

一项发盘的有效成立，必须具备以下几个条件：①传达到一个特定的受盘人；②有肯定、明确、完整的订约内容；③表明有订约的意图。

而接受作为法律上的承诺，它也必须具备以下条件才能成立：①接受必须由特定的受盘人作出并且必须在发盘有效期内接受。根据《销售合同公约》第 14 条，只有特定的人

（即受盘人）才有资格作出接受的表示，而不能是第三者。而且，根据《联合国国际货物销售合同公约》第18条的规定：“接受于到达发盘人时生效。”如果接受的通知在发盘的规定时间内未送达发盘人，接受即成为无效。如受盘人委托第三者转达接受通知，按此规定，也同样以接受通知传达到发盘人时才生效。②接受必须无条件地全部同意发盘的条件。③接受必须明确表示。

由此可见，在本案中，新加坡客户丙并不是特定的受盘人，他在甲发出的报价单上签字，并没有表示接受的效力，因而卖方与新加坡客户之间没有买卖契约关系存在。而贸易商所签字接受的销售单，在寄回卖方途中丢失，并未到达卖方，因此，这种接受也不能生效，甲乙双方之间的买卖契约关系也不能成立，因而双方也没有履约的义务，不受任何约束。

（2）卖方在契约不成立的情况下，坚持加价销售，属于重新发盘，是另一次交易磋商过程的开始，双方就这一条件进行协商达成一致意见后，交易才能成立，与原先议定的条件没有任何关系。

（3）卖方在货物价格已猛涨几倍的情况下，要求加价销售，是合理的，否则将违背买卖中的公平诚信原则，而中间商也可以因此而与实际购货人（丙）协商，修改所订契约。卖方为了维护双方之间的贸易关系，可以比市价稍低的价格出售，使各方均能有利可图。

85. 形式发票的有效期限为91年7月28日，该公司又于8月2日通知客户该形式发票因汇率变动关系而作废，但客户于9月9日开来信用证，对此信用证，该公司有无装船义务？又该公司在接到对方9月9日所开出的信用证后，立即通知客户于9月底将差额货款汇来。结果迄今无消息，该信用证已到期，应如何处理？

形式发票本来是一种非正式发票，它只是将卖方议定的交易条件转达给买方，供买方接受时作为参考，或者用来申请进口许可证，获得进口货物所需的外汇，属于虚盘的性质，不能作为交易中的要约过程，但如果其中已具备了实盘应具备的条件，如特定的受盘人，完整、明确的订约意图，以及明确的订约意向，也可以成为实盘，而这种实盘都规定了有效期，即是对发盘人的约束，也是对发盘人的保障，明确规定有效期的实盘，在实盘送达受盘人时开始生效（根据《销售合同公约》第15条），到规定有效期届满为止。在此之后的接受也将无效。

在卖方8月2日宣布形式发票作废之后，客户却于9月9日开来信用证，显然早已过了接受的时效。在双方买卖关系没有确定的情况下，既然没有契约存在，卖方也没有履约

交货的义务，因此在接到信用证后，该公司没有装船的义务，而应将信用证退还客户，并说明理由，以免造成误解，产生不必要的纠纷。

该公司接到信用证后，通知客户汇来差额货款显然也是不合适的，因为在该公司宣布原发盘失效后，并没有进行新的发盘，交易成立的条件根本不具备，这样做，会使买方误以为卖方有订约的意愿，一旦卖方以没有订定契约为由不发货，买主将遭受损失，该公司在这种情况下接到信用证后应退回信用证，并申明理由；买方如果接到卖方要求补款的要求，在了解交易磋商情况后，也应要求卖方退还信用证，对补款要求置之不理，以免日后造成不应有的损失。

86. 依据《跟单信用证统一惯例》，银行所处理的是单据，而且信用证与交易合同是独立的两回事，但如买方在信用证上设法加上“质量依据销售合同（或样品）”，而把信用证和销售合同连在一起，这个条款的效力如何？如有效，是否破坏了信用证的独立性？如买方以质量与合同不符拒付时，议付银行有无责任？

信用证付款是国际贸易中主要的支付方式。它利用银行的信用，由银行开立信用证，向出口方提供付款的保证，同时促使出口方按进口方的要求履行合同条款，从而保障了进口方的利益。

信用证是不依附于合同的独立性文件，开证行只对信用证负责，与买卖合同无关，也不受其约束。信用证是否确与合同相符，甚至有没有合同，开证银行不必过问，只以信用证作为唯一的依据。

国际商会《跟单信用证统一惯例》第 500 号出版物第 3 条规定：“信用证与其可能依据的销售合约或其他合约是性质上不同的业务。即使信用证中包含有关于合约的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束。”

信用证各当事人根据信用证条款确定各方的权利和义务，与买卖双方之间订定的买卖合同无关，因此，买方要将买卖合同中的有关内容全部引入信用证之中，通过单据保证条款的实施。

买方在信用证中加入“质量依据销售合同”，从而使该销售合同成为信用证的一个法定组成部分，成为一个必须履行的条款，这种结合并未影响信用证各有关当事人之间的关系和信用证的处理程序，因而也并未破坏信用证所具有的独立性。

银行办理信用证只认单据，不问商品，更不负责合同和合同的履行。只要单据表面符合信用证规定，银行对单据所代表的货物是好是坏，是真是假，是否确已装船，或中途遗失，均不負責任。除非卖方所提示的单据中已显示，货物的品质与合同不符，否则议付行

对与信用证条款相符的单据议付后，对品质不符不负任何责任。开证行经检验单据与信用证规定相符后，也必须给予偿付。进口方不能以此拒付开证行，只能与出口方进行交涉，向出口方追究责任。

87. 买卖合同与信用证效力互为独立，设合同规定采购 A 产品 500 公斤，并应于 91 年 1 月 30 日以前开来信用证，2 月 15 日以前装船。买方于 1 月 28 日开来信用证，有效期至 2 月 10 日，到期卖方无法装运，电请信用证延至 2 月 20 日。买方以电报同意。但卖方押汇（2 月 16 日）后为买方拒付，请问信用证与合同条件不符可否视为新要约？未能及时拒绝能否被视为默许？电报同意延期，可否视为合同的新要约、承诺或只能视为信用证—契约性—的新要约、承诺？根据信用证统一惯例，不可撤销信用证须经买方、卖方、银行同意才生效力，故此电报在民法上有没有契约的效力？

信用证是不依附于买卖合同的一项独立性文件，信用证的开立并不直接依据买卖合同，而是由开证银行根据开证申请人（进口方）的申请书开出的。银行处理的是单据而不是货物，为了获得银行的保证，信用证中应列明与合同有关的必要事项，依据买卖合同的条件，进口方填制开证申请书，请求开证行开证。

卖方发电请求买方延迟装运日期后，买方仅以电报表示同意，信用证并没有被修改。由于信用证是在原买卖合同订立后开出的，因此信用证中的期限与买卖合同不符，应作为买方不履约的责任，风险由买方承担。而不能作为新的要约。

根据国际商会《跟单信用证统一惯例》第 500 号出版物第 6 条的有关规定，不可撤销信用证未经开证行、议付行（如已议付）和受益人同意，既不能修改，也不能取消。因此，未经开证银行允许，进口方单方面同意延长信用证有效期是无效的，只能作为买卖双方之间的约定，延长买卖契约中的装运日期，与开证银行无关。

在本案中，买方同意延长装运日期，但又发生押汇后买方拒付的情况，由于信用证中没有关于装船期和信用证有效期的修改，因此卖方为取得货款，只能请求押汇银行催促买方付款，并以契约中买方已同意延长装运日期为由追究买方的责任，要求买方付款。

88. 买方未接到卖方报价而直接开出信用证，卖方收到后未将信用证退回时，卖方是否要承担契约义务？

在卖方没有报价的情况下，买方自然也无法接受，因此双方之间没有契约关系，卖方没有履约义务。

在一项交易的组织过程中，通常分为询盘、发盘、还盘、接受四个环节，其中发盘和

接受两个环节是交易成立的两要素。发盘指的是实盘。贸易上的实盘，在法律上是一项要约，表示要约人即发盘人有肯定的订立合同的意愿。贸易上的接受，在法律上是受约人即受盘人对要约的承诺。交易有效成立的两要素：发盘和接受，在法律上是要约和承诺。这是一种法律行为，由此而产生一定的法律效力，使双方对权利义务互为有偿承担责任。

而本案中，卖方并没有报价，即并未经过有效的发盘，买方开来信用证，也不能作为接受，实际上，双方的贸易关系无法成立，对双方均没有任何约束。

买方未接到报价却寄来信用证，可能是由于双方之间有已失去时效的报价单存在，买方根据失效的报价单开出信用证，卖方也没有履约的义务。在这种情况下，卖方应尽快通知买方：这种交易不能成立，并退回信用证。以免被买方误以为卖方已接受，事后引起不必要的争议。

89. 卖方在接到买方的订单后认为其内容有某些地方不合意便自行更改，盖上更正章后签字寄回买方，日后由于更改部分发生纠纷，请问这种更改过的定单能否发生效力？

卖方对买方订单所作的修改，是一种还盘行为，即受盘人不同意或不完全同意发盘中的内容或条件，而提出自己的修改意见或条件的表示。这种修约或对原发盘中任何条件的增减，是对发盘的拒绝，这时，原发盘即失去效力，受盘人等于以发盘人的身份向原发盘人作出一项新的发盘，即进行新的要约。如果原发盘人对修改意见表示接受，交易便可达成；如果原发盘人对还盘内容和条件又作出新的修改，便成为再还盘。

卖方对买方寄来的订单作出修改后，如果双方之间没有订立正式的买卖契约，仅以订单作为契约，卖方修改的又是如价格、品质、数量等主要交易条件，这时交易不能成立，只有买方确认了卖方的修改后，订单才能发生效力。如果买卖双方对主要交易条件已达成协议，卖方修改的只是一些次要条件，订单仍可具有效力。

在本案中，卖方应在寄送修改后的订单时，附上书面说明，如果修改部分属于主要内容，则要求买方寄回，以表示拒绝接受；如果修改内容并不重要，买方只要通知卖方，同意修改后的条件，便可以避免发生纠纷。

90. 某货物价格高涨，在去年底接到客户的信用证，其后经 2-3 次延长，请问信用证到后，可否将单价调整？

信用证是银行根据进口方的请求，对出口方开出的，授权出口方签发以银行或进口方为付款人的汇票，保证出口方交来符合条款规定的汇票和单据时银行必定承兑和付款的保证文件。银行只处理单据，而不问买卖双方合同的存在与否。因此，如果买卖双方之间没

有订立交易合同，而买方虽然向银行申请开立了信用证，卖方并没有履行交货的义务，也不必在货物价格上涨时调整货价。

如果双方之间事先已有买卖契约存在，卖方应依据合同履行其交货义务，如果双方已在契约中约定，在货物价格上涨时，该部分上涨的损失由买、卖双方中一方负担或由双方分担。实际发生货价上涨时，只要按照此约定办理即可，不必由于信用证已开立而受到限制，但卖方要将货物价格上涨的程度、超过的金额、补偿办法等都及时通知买方，补偿办法包括：①在开立信用证之前，要求开证行开出包括补偿金额的信用证；②接到开出的信用证后，要求进口方增加信用证的总金额；③如果需要补偿的金额不大，可以要求进口方用电汇或支票方式补汇。

91. 以电报作了 20 余万码的布匹的交易，约定装船日期为 7-9 月，但信用证始终未开到，其间为了安全，买方先以试购方式订立 2 万码的合同，并已装船。卖方来电称订 20 万码余的品质依此 2 万码为标准，并多次要求买方确认，但买方却要求以卖方售给另一家类似货物的品质为准。请问卖方如不交前 20 余万码货物，是否构成违约？

卖方如果不交这 20 余万码货物，不必承担任何责任。

一项交易的成立，需要买卖双方经过询盘、发盘、还盘、接受等必要环节，对买卖的商品以及商品的品质、规格、数量、包装、价格、装运、保险、支付、检验、异议索赔、仲裁、不可抗力等各项条件进行协商，达成一致意见后，交易才能成立，双方的契约关系也才能建立。在这种关系的约束下，双方都必须履行所承担的责任，如不履行，则要承担违约的责任，对方有权索赔，并可上诉法律。

而在本案中，买卖双方对交易的主要条件之一的品质条件尚未达成一致的意见，因此，双方尚未建立契约关系，卖方自然也不必承担履约的义务，而且，卖方只要在约定装船期内（7-9 月）不装船发货，交易的其它条件也将随之失效，所以卖方可以不交以前所约定的 20 万码布匹。

92. 在投标确定后，接到买方合约的预发本，发现其中没有记载价格条款，卖方要求增列合同滑动条款，即要求因原料涨价，成品也应照此加价。因此，无法达成协议。在这种情况下，卖方是否有权拒绝交货？而买方主张不得加入滑动条款（价格调整）的理由，是根据“成交价是稳定的固定价格”，并且卖方在还价中没有提及这种要求；而卖方主张加入此条款的理由是根据标单中有一条款规定“单价应包括×年×月×日原料涨价部分的加价”，即已知的原料加价不得再据以调整成品价，相反地对于未知原料加价应可再据

此调整成品价格，因为那是卖方成本的增加，不应由卖方来承担该项加价，应该转嫁给买方。请问卖方因合约未签，是否可以拒绝交货？理由何在？（在未接到买方的合约副本以前已交大约 1/10 的货物。）

投标是一种严格按照买方规定的条件进行的交易。在这种交易方式下，先由招标人（购货人）以公告或寄发招标单的形式，邀请投标人（供货人）在指定期限内递出实盘，投标人则在期限内填制标单，进行投标。最后，由招标人按规定日期开标，选择其中最有利者成交。

招标方式的特点在于，投标只按照招标人提出的条件，由投标人一次递价成交，无须经过双方反复磋商；招标是由一家招标人向多家投标人发出邀请投标，所以投标人的幕后竞争特别激烈，而招标人通常处于较为主动的地位。招标人选定了中标人后，一般要向中标人发出采购意向通知书（Letter of Intent Purchase），随后再签订买卖合同。

因此，在以这种条件成交时，交易的一系列条件早已订明，具备交易成立的各项条件，可以作为一种口头约定形式，说明买卖双方之间的交易已经成立，双方都必须履行其义务，任何一方都不应无故违约。

在本案中，双方已经过招标、投标过程，就交易的主要条件达成了一致意见，因此可以认为，双方之间已有合约存在。但买方和卖方对合约中关于价格调整条款的解释仍存在分歧，因为标单中这一条款的词义不够明确，因此，卖方要对此承担一定的责任。卖方不应拒绝交货，并且需要和买方协商，对价格调整条款作出明确的规定。

93. 若某商品的产销涉及他国专利权的问题，在合同上已注明其风险由买方负责，这样出口商可否完全免责？

出口商应该可以免责。专利是指创造某项新技术或新产品，发明人凭他的发明创造向有关部门申请而受到法律保护，取得在一定期限内独占的权利。专利权所有人在期限内可以独自使用其发明创造和销售产品，或出售该项专利。如果其他人要使用这项专利技术，必须征得专利权所有人的同意，才能购买这项技术。反之，如果未经同意而擅自使用这项专利，就构成法律上的侵权行为，专利权所有人有权阻止使用这项专利，并可以向有关机构控告，请求赔偿损失。因此，在进行国际贸易时，买卖双方要尽力避免侵犯他人的专利权或未经许可使用已取得专利权的技术，以免日后被专利权所有人追究，承担法律上侵权的责任。

一旦买卖中涉及到他国的专利权问题，合同中要订立专利权条款，约定双方的责任分担。如果专利权条款中规定，涉及他国专利权的风险由买方承担，这种约定即具有法律上

的约束力，卖方可以完全免责，而且，只要卖方确实不了解买卖中有侵权问题存在，在出现纠纷时，可以免除责任。

94. 与外商技术合作生产商品时，订约时应注意的事项及合约内容应包括哪些？

技术贸易是一种有偿的技术转让。它对于国际贸易的发展，特别是对引进技术国家的生产，都具有较大的促进作用。技术贸易中的技术分为有工业产权的技术，如专利、商标等以及没有工业产权的技术，如专有技术两类。

技术贸易的内容，按当前国际上的做法主要包括以下几个方面：①各种形式的工业产权的许可证交易；②专有技术、专门知识的许可证买卖；③雇请工程顾问和管理人员、提供技术咨询以及培训工程技术人员；④提供工程设计、设备安装、操作和使用的交易；⑤成套设备交易或购买与技术转让有关的机器、设备和原料等。

与外商进行技术合作生产商品，所采用的方式主要是许可证交易。许可证交易是指技术输出方将其技术使用权通过许可证协议，出售给技术输入方使用的一种交易。它的内容包括专利使用权的转让、商标使用权的转让以及专有技术使用权的转让。在许可证交易中，经常把买卖专利技术和非专利技术混在一起订立许可证协议，并根据技术性质的需要，议订技术援助协议、保证协议和供应合同等。

许可证协议是售证人与购证人之间缔结的一种技术转让合同，它既是具体规定双方权利义务的法律性文件，又是双方转让技术、支付费用的商务性文件。它的内容包括：①导言条款。包括：“鉴于文句”或“叙述性文句”、协议文件的名称、双方当事人的名称、地址和签约地点等。②关键性词语定义条款。这些词语是许可证协议中多次反复使用，而双方又可能有不同理解或法律有不同解释的名词、术语。③许可证协议范围条款。它规定所提供技术的具体内容、技术使用的领域、产品销售的地区等。④关于专利问题和商标的专门条款。⑤技术的改进和发展条款。即对当许可证协议的技术在使用过程中，对于不论哪一方获得技术的改进或发展，应当如何处理的规定。⑥技术情报和保密条款。⑦有关资本货物、中间货物、备件、部件或原料的供应。⑧技术服务与协助条款。对技术转让过程中所需要的技术培训、设计和工程服务、管理服务、计划研究与发展服务以及销售和商业服务的规定。⑨支付条款。即对许可证的使用费用如何支付做出规定。⑩担保、违约及其补救办法条款。此外，许可证协议中，还对不可抗力、争议的解决和适用的法律、协议的生效、有效期、终止、满期及延期等项内容有详细的规定。

95. 对于安装试车技术指导的合同，为解决下列问题，在买卖合同中应如何规定？①

因其它工程而影响本合同的安装试车；②因未完成试车，对方要求增加生活费、指导费；③对方把试车未完成归罪于我方人员素质不高与环境不适；④试车结果性能离标准相差甚远。

（1）此处所指的其他工程，如果属于买方，安装试车受到影响，买方应当承担责任。因此买方不应要求在合同中对这种情况予以规定，而卖方为保护自身权益，明确责任范围，会要求规定：如果由于买方责任影响了安装试车，由此而发生的一切费用应由买方负担。

（2）对于这种情况，如果试车未完成不是由于买方的责任，卖方要自行承担所需增加的生活费、指导费支出。因此，契约中应规定：“凡是由于卖方责任使试车未能如期安装完成，所需增加的卖方所派技术人员的生活费、指导费均由卖方负担。”

（3）在卖方将试车未完成归罪于我方人员的素质不够时，必须有足够的事实证明，而且，在引进技术的过程中，卖方应对引进方的人员进行培训，使他们具有较高的技术水平，能够达到工程的要求。在合同中可以规定如下：“卖方不得以买方技术人员素质不够为理由，把试车不完成的责任归于买方。”

对于“环境不适”，卖方也应有足够的事实。如果由于暴风、雷电、大雨或停电、停水等客观因素存在，致使试车不能如期完成，卖方可以不负责任。通常在合同中规定：“对由于台风、暴雨、停电、限电……致使安装试车延误的损失，卖方不承担任何责任。”

（4）如果在合同中已规定了试车性能标准，而试车结果却未能达到这一标准时，买主可以要求替换，退货或赔偿。在合同中可以这样规定：“试车三次后，如果性能没有达到合同规定时，买方可以请求赔偿 $\times \times$ 元。如果未能达到合同规定标准的 70%，买方可以退货，并要求卖方赔偿由此所造成的损失。”

96. ①不管是离岸价方式还是到岸价方式，货物装在正规的船上，并备齐信用证所要求的文件，出口商可否就算完成了出口责任？若由于船被扣押或其他原因，进口商收不到货物是否会拒付或被索回货款？②以信用证交易，货物已运到指定进口港，国外进口商是否可以单方面理由拒绝提货或藉口退货？若他们这样做，出口商是否会遭到拒付或被索回货款？若是，有何办法预防？

（1）按照国际惯例的一般解释，无论以离岸价（FOB）方式还是到岸价（CIF）方式成交，卖方所承担的货物风险都截止到货物在装运港越过船舷，此后的风险由买方承担。因此，卖方只要按照约定的时间、地点和方式，把合同规定的货物在装运港交给承运人，取得提单，然后将提单和其他货运单据交给买方，即作为交货。出口商的出口责任即告完

成，在此之后，卖方对货物不再具有所有权，也不承担任何风险。

由于船被扣押或其他原因，使进口方收不到货物，情况发生在出口方交货之后，除非可以证明出口方确实负有责任，否则出口方没有任何责任，因此不应被拒付或索回货款。

（2）在以信用证进行交易时，交货方式与一般的交货方式相同，进口方在原则上不应以单方面的理由拒绝提货或找藉口退回。如果出口方确实有违约行为，进口方这样做也并不违反法律规定，出口方必须承担违约的责任，并对进口方的损失予以赔偿。

信用证项下的货款偿付，要根据出口方所提示的单据来决定。因为信用证实际上是一种单据的买卖，各有关方面处理的是单据而不是货物。只有在出口方所提交的单据与信用证中的规定严格相符的情况下，出口方才能收到货款。因此，如果出口方希望尽快得到偿付，就一定要备齐所需的一切单据，做到单证一致、单单一致。这样才不会遭到拒付，开证行也不会索回已支付的款项。

97. 贸易商与工厂在权益上是什么关系？彼此应尽的义务与应享的权利是什么？例如：贸易商是否为工厂的货款负全责？或者在什么场合下应负此责？

贸易商与工厂之间的权益划分，要根据他们之间不同的贸易方式而确定，通常可大致分为经销和代理两种。

在采用经销方式时，双方之间是纯粹的买卖关系，双方经过协商，达成一致意见，贸易商购进工厂的若干产品后，再转而向国外销售。工厂有按期交给贸易商符合规格的货物的义务，又有到时收回货款的权利；贸易商有支付货款的义务，又有按期收货的权利，双方的权利义务在工厂交货、贸易商付款后即行终止，贸易商可以自由处置所购进的商品，与工厂没有任何联系。

代理方式，是贸易商接受工厂的委托，代表工厂办理交易的有关事宜，并接受佣金的交易方式，他们之间是委托的代理权，并以委托人的名义进行活动，工厂作为委托人，要根据委托协议承担责任，贸易商有积极推销商品的义务，并有收取佣金的权利。

在双方之间具有买卖关系时，贸易商根据买卖契约，有到期付款的义务，因而要对工厂的货款负全责。如果收货后不支付货款，要承担法律上的责任。而在代理关系下，贸易商只是受工厂委托销售货物，并收取佣金，货物的所有权并不属于贸易商，货物销售情况如何，要根据具体的市场情况而定，贸易商只有推销的义务，而不需对全部货款负责，一切风险、损失都要由工厂自行承担。

98. 由买方来料加工，因原料不适用致使卖方生产发生损失，延迟交货，对此应如何

在合同中订立双方责任？假若此次损失发生在货币币值变化时，又应如何订立？其责任归谁？

由买方提供原料进行加工时，如果卖方仅仅为了收取加工费而签订合约，在契约中要特别列明品质、交货日期和加工费的支付条件，如果是买卖双方之间订定一般的交易合同，不但要对商品的品质条件，即商品的质量、等级、规格、牌号、产地名等具体约定，还要订明交货日期、数量、付款、价格等条件。

如果买方提供的原料品质不佳，使卖方的生产受到影响，不但不能及时交货，还可能由于卖方已接受原料，而产品的品质未能达到买方要求，而使买方提出索赔或拒收货物，撤销合同，从而给卖方造成不应有的损失。因此，在合同中要对原料品质作出明确规定，提出适当的数字作为品质标准，并约定，如果原料品质不合标准，加工一方可以拒绝接受。对交货日期也要有相应的约定，如“自加工方收到原料（或原料到达指定卸货港）之日起×个月装船”，或“如原料未按约定日期交货时，成品交货日期按原料延迟交货日顺延或另行约定”，作为卖方（加工方）权益的保障。

如果该项损失发生在货币币值变化的同时，并由此而加重了损失，应该规定由过失方承担损失。如果延迟交货是由买方提供原料品质不良造成的，因此币值变动的损失也同样要由买方负担。但这一点必须事先在双方所订立的合同中明确规定，以免由于责任不清而发生纠纷。

99. 卖方以承兑交单方式将货物运销给乙方，汇票期限未到而突遇美元贬值，因事先未订明处理办法，可否要求乙方负担或分摊损失？如乙方不同意，有没有合理的处理方式？

承兑交单（D/A）属于一种托收方式，在这种方式下，卖方的交单以买方承兑汇票为条件，只要买主承兑了出口方开发的汇票，就可以取得货运单据并提货，而等到汇票到期时，卖方才能够收到全部货款。

但如果在期限未到时出现货币贬值的情况，卖方收到货款的实际价值因此会降低，从而给卖方造成损失，由于契约中并没有对这种情况予以规定，卖方应主动与买方取得联系，请求买方分担这种损失。特别是如果买方货币相对于外币贬值，买主可以获得贬值所带来的利益，双方应通过协商取得一致意见，以减少卖方的损失。

如果买方不愿分担，卖方需要自行承担损失，无法获得其它保障。因此，在以托收，特别是承兑交单方式进行交易时，卖方应在所在国投保出口信用保证保险，或进行远期外汇买卖，以预防这种风险。

100. 某外国进口商来我国订购一批商品，并言明按月分批发货（即从8-12月按月份出售），而信用证将分五次开。此进口商已在我国出口公司所开的形式发票上确认，并说回国后即将信用证开出。为能如期装船，我方出口公司向制造企业办妥订购手续。请问，经买主确认后的形式发票在贸易上有何效力？倘买主违约不把信用证开出或仅开出部分（其余未开），则形式发票在此情况下有何效力？我方出口公司将按什么途径解决，才能保障自身与制造企业的利益免受损失？

形式发票又称预开发票，是一种非正式发票形式。它的格式类似正式发票，包括抬头人名称和地址、商品名称、规格、包装、数量、单价、总值、交货期、支付条件等项目，并注明“有效期”、“以我方最后确认为准”或“仅供申请进口许可证之用”等词句，属于虚盘的性质。因此，它对于发盘人并没有约束力，受盘人即使确认，也不能构成交易成立的必要条件，经买方确认的形式发票不具有买卖契约的性质，对双方都没有任何约束力，其中任何一方的行为都不具有违约的性质，因而也不必承担任何风险和责任。只有在买方根据形式发票开出信用证后，卖方才能保证在交货后获得货款，否则买方在形式发票上的签字不具有任何意义。

假如买方不开信用证或仅开出部分信用证，卖方在仅持有形式发票作为交易凭证的情况下，不具有证明交易存在的法律文件，因而无法使自身利益得到保障，形式发票在这种情况下不具有法律地位。

为了避免这种风险，保障自身利益，出口公司应在接到进口商开出的信用证之后，再向制造企业订货，按约定日期交货，并在交货前取得公证检验。如果信用证将分批开出，出口公司也应该根据这种情况分批订货，以免在一次订货后收不到分批开来的信用证，从而造成损失。如果已经发生进口商不开信用证而出口公司已按发票全部订货的情况，出口方在发现后要立即与制造企业协商，请求该制造企业停止生产，并敦促进口方尽快开来信用证，力争把损失减少。

101. 某出口商应中东某进口商的请求开出形式发票。不久，进口商不签合同而直接开来信用证，信用证上的申请人公司名称与原来的公司名称不同，但信箱号码一样。请问：①形式发票的效力是否就等于合同？②进口商的公司名称前后不同，原因何在？须如何处理？

（1）形式发票在通常的贸易中，仅仅是出口商为吸引买主，方便对方申请进口许可证而开立的一种单据，它的形式虽然与普通发票类似但并不具有正式发票的性质，其中往往还附有“以我方确认为准”、“仅供申请进口许可证用”等文句，因此，形式发票所列

明的交易条件，实际上是一种虚盘，对于买卖双方都没有约束力，即使买方确认了形式发票中的各项内容，也不能作为交易磋商中接受的表示，因而在双方以形式发票进行交易条件协商时，形式发票不是等同于合同的买卖契约，不具有法律效力。

按照国际贸易惯例，在一项交易磋商中，要先由出口商发盘，经进口商接受后，双方之间的交易成立，然后双方应签订书面的贸易合同，或者用卖方发出的销货确认书或买方发出的购货确认书代替正式的买卖合同。在双方约定的情况下，形式发票有时也用来代替正式的合约，但是这样做虽然简便，一旦发生纠纷，不易分清双方的责任和权利，容易发生违约的情况。为保险起见，在远隔重洋的贸易往来中，进出口双方还是应当力争以合同成交，取得可靠的法律依据，为自身利益提供保障。

(2) 信用证申请人的公司名称与磋商时的公司名称不同，可能是由于原先的进口商只是中间商，现在信用证的申请人才是真正的进口商。遇到这种情况，出口方应与原先的进口商取得联络，请原进口商说明原因，或拒绝接受信用证，以免轻易接受信用证后，发现其中有欺骗行为，再与进口方发生纠纷时责任不清，无法保证自身的利益。

102. 某公司向国外制造商预购机器，以美元计价，经双方订立合约条款后，该公司已按约付二成货款交给代理商。美元贬值，国外制造商却不接受合约规定的条款，不予装船。请问在信用证未开时，合同已签订，货款也支付给代理商二成，该公司是否可提出诉讼索赔？

合同是缔约当事人之间为实现一定的经济目的，以法律形式确定双方各自权利义务关系的一种协议。在合同依法成立后，即具有了法律约束力。双方必须按照合同规定条件、规定的时间、地点、方法，履行自己所承担的义务，并取得应有的权利，实现合同所要达到的经济目的。一方不履行合同或违反合同时，对方有权要求履行合同，并赔偿损失。

该进口商与国外制造商已订立了正式的合约，这种合约是具有法律效力的，双方必须遵守其中的各项规定，切实履行各自的义务。国外制造商由于货币贬值而不予装船，是一种违约行为，因此该公司可以提出诉讼索赔。

但需要说明的是：这种由于计价货币贬值给出口方造成的损失，如果在合约中没有明确规定由哪方负担，进口方应以公平诚信原则为依据，与出口方分担损失；如果合同中已规定由出口方负担，出口方不能以货币贬值为理由而拒绝履约，否则进口方有权请求法律上的仲裁，要求出口方赔偿损失；如果合同中规定由进口方承担，进口方要据此补偿出口方因币值变动而造成的损失。

103. 买主在订货后临近装运日期时，突然未经提示任何理由而要求取消订单，并要求卖方退还已付定金，请问应如何处理？

在这种情况下，卖方不必退还买方已付的定金，还可要求买方赔偿已经发生的损失。在买卖双方正式交易后，所签订的合约具有法律效力，双方都必须严格依照合同，履行各自的义务，不能借故取消合同或不履行合同中规定的某些义务，否则视为违约行为，对方有权要求索赔，并诉诸于法律制裁。买方已订货，又突然取消订单，是一种违约行为，卖方对这种行为可以要求赔偿。这时，卖方应首先设法调查买方要求取消订单的真正原因，并查明由于买方取消订单所造成的损失程度及补偿的可能性。同时，还要了解该客户的信用状况、往来关系，确定交涉办法。如果买方确实由于某种客观原因而不能接受原订货物，双方要协商找出妥善的解决办法。卖方在经过交涉，使买方重新同意不取消订单，接受货物后，还要注意提防在货物发出后，买方找出种种借口拒受货物，并要求巨额赔偿的情况。

104. 甲贸易商打算进口一批货品，请国外乙公司发价。5月1日乙公司发出“5月31日以前报价为离岸价，每箱2美元共200箱罐装鲨鱼，7月份纽约港装运”的电报销售要价，而甲贸易商则发出如下的电报还价：“对你5月1日的报价还盘为5月20日前离岸价每箱1.8美元共200箱罐装鲨鱼纽约装运。”到5月20日甲贸易商仍未收到回电。鉴于该货价有上涨趋势，甲贸易商于5月22日指出如下电报“你5月1日……我们接受”。请问在本例中，乙公司的原报价是否继续约束乙公司至5月31日？乙公司能否因货价看涨而不理甲？

甲贸易商在接到乙公司5月1日电后拍回的电报，属于交易磋商中的还盘行为。还盘是指受盘人收到发盘之后，对发盘表示接受，但对其内容不同意或不完全同意，向发盘人提出修改建议或新的限制性的条件。受盘人在还盘中对原发盘有任何一点的变化或任何条件的增减，都是对发盘的拒绝。这时，不管原来发盘的有效期限是否终止，该发盘即告失效。发盘人将不再受发盘的约束，受盘人也不能在日后要求接受原来的发盘。在还盘中，有时受盘方对其中某此交易条件提出修改表示，但事后由于市场价格或汇率发生变化，又表示愿意接受原发盘条件，要求达成交易。在这种情况下，发盘方完全有理由以对方已经作过还盘，原发盘已经失效而予以拒绝。

在本案中，甲贸易商先发回电报，改变了乙公司报价中的价格条件及有效期，因而构成了对乙公司的还盘，因此乙公司的发盘实际上已经失效。对于甲贸易商的重新发盘，乙公司也并未接受。而甲贸易商在货物价格上涨后，又提出按原来的发盘条件接受，乙公司

完全可以原发盘失效为理由，不予理睬。乙公司的原报价实际上在甲贸易商还盘时，已对乙公司失去约束力，即使甲贸易商在乙公司原报价的有效期间（5月31日）以前（5月20日以后）提出按报价条件接受，乙公司也不再受这种约束。

第二章 国际贸易实务（二）

价 格

1. 在订立价格条款时应着重考虑哪些问题？

价格条款是进出口合同的重要内容，直接涉及买卖双方的权益，在订立价格条款时应着重考虑以下问题：（1）正确确定商品价格，在贯彻平等互利原则的基础上，以国际市场价格为依据，按照国别政策并结合购销意图制定适当的价格。（2）选择恰当的价格条件。国际贸易中使用许多不同的价格术语，为了维护我方利益，贯彻国家对外政策，节约外汇支出和增加外汇收入，要根据具体情况选择合适的价格条件。为了促进我国海洋运输事业和保险事业的发展，我国在出口商品时应采用 CIF 价格术语，在对方所在国要求必须在国内保险时多采用 CFR 价格术语。在进口业务中多采用 FOB 价格术语。（3）正确运用佣金和折扣条件，灵活掌握价格，加强竞争能力，扩大销售。（4）确定适宜的作价方法。国际贸易中一般采用固定作价。对于大宗商品作价，除采用固定价格外，必要时可加订保值条款，在订价货物价值发生变动时，相应调整价格。为了减少双方交易风险，有利于达成交易，有时可以采取“活价”，双方仅就作价时间和方法作出规定，具体价格以后按约定方式确定；或者采用暂时作价，装运时另据市场情况作价；或者采用“部分固定作价，部分不固定作价”方法，在合同中规定近期交货商品价格采用固定价格，远期交货商品价格不采取固定价格，而采用交货时的市场价格或由双方另行议定。（5）在合同中明确规定各项价格条款，包括计量单位、单位价格、计价货币、价格术语等各项内容，不能出现含糊不清的字眼、名称。

2. 请简要介绍一下《1990 年国际贸易术语解释通则》有什么特点？

《1990 年通则》删去了 FOR/FOT 和 FOA，把它们包括在 FCA 内，增添了 DDU，共为 13 种术语。《1990 年通则》有以下特点：（1）将 13 种贸易术语分为四组，便于理解和记忆。E 组有 EXW，F 组有 FCA、FAS、FOB，C 组有 CFR、CIF、CPT、CIP，D 组有 DAF、DES、DEQ、DDU、DDP。（2）将买卖双方各自的责任、风险和费用均用 10 个项目列出，相互对照，一目了然，它们是：

A. 卖方责任

A₁. 提供符合合同规定的

货物

A₂. 许可证、批准文件及

海关手续

A₃. 运输合同和保险合同

A₄. 交货

B. 买方责任

B₁. 支付货款

B₂. 许可证、批准文件及海

关手续

B₃. 运输合同

B₄. 受领货物

A ₅ . 风险转移	B ₅ . 风险转移
A ₆ . 费用划分	B ₆ . 费用划分
A ₇ . 通知买方	B ₇ . 通知卖方
A ₈ . 交货证明、运输单证 或相应的电子信息	B ₈ . 交货证明、运输单证或 相应的电子信息
A ₉ . 检查、包装、标志	B ₉ . 货物检验
A ₁₀ . 其它义务	B ₁₀ . 其它义务

（3）13种贸易术语中，有7种适合于任何运输方式，它们是EXW、FCA、CPT、CIP、DAF、DDU、DDP。另外6种只适用于海运和内陆水运，它们是FAS、FOB、CFR、CIF、DES、DEQ。在保留原有传统海运贸易术语的同时，增加了适合任何运输方式的术语的比重，以适应当前国际贸易和运输方式的发展变化。

3. 根据《1990年国际贸易术语解释通则》，FOB术语下买卖双方的主要责任有哪些，请简要介绍一下。

卖方有以下责任：（1）提供符合合同的货物和商业发票或相等的电子信息，以及按合同要求的其它的有关单证。（2）取得出口国的有关出口所需的各种证件并办理出口手续。（3）按合同规定的日期或期限，在指定装运港将货物装上买方指定的船只。（4）承担货物越过船舷之前的一切风险和一切费用，并支付出口国各种税捐。（5）通知买方船名，装货地点和所需的装货时间。

买方有以下责任：（1）按照合同规定支付货款。（2）取得进口国家的有关证件，并办理进口手续。（3）自负费用签订运输合同。（4）承担自货物越过船舷后的一切风险及费用，并支付进口国各种税捐。（5）通知卖方船名、装货地点和所要求的交货时间。

4. 根据《1990年国际贸易术语解释通则》，CRF术语下买卖双方的主要责任有哪些？

卖方有以下责任：（1）提供符合合同的货物，商业发票或相等的电子信息，以及按合同要求的其他的有关单证。（2）取得出口国的有关出口所需的各种证件并办理出口手续。（3）按通常条件和惯驶航线自负费用订立运输合同。（4）按规定的日期或期限在装运港将货物装至船上。（5）承担货物越过船舷前的一切风险和一切费用并缴纳出口国的各种税捐。（6）货物装船后通知买方，并提供其他必要的通知以便买方办理提货。

买方有以下责任：（1）按照合同规定支付货款。（2）取得进口国的有关证件并办理进口手续。（3）承担自货物越过船舷后的一切风险和一切费用并支付进口国的各种税捐。（4）接受运输单据并受领货物。

5. 根据《1990 年国际贸易术语解释通则》，CIF 术语下买卖双方的主要责任有哪些？

卖方有如下责任：（1）提供符合合同规定的货物，商业发票或相等的电子信息以及按合同要求的其他单证。（2）取得出口国的有关出口所需的各种证件并办理出口手续。（3）按通常条件和惯驶路线自负费用订立运输合同。（4）按合同的约定办理保险并提供保险单证。（5）按规定的日期或期限在装运港将货物装至船上。（6）承担货物越过船舷前的一切风险和一切费用并缴纳出口的各种税捐。（7）货物装船后通知买方，并提供其他必要的通知以便买方办理提货。

买方有如下责任：（1）按照合同规定支付货款。（2）取得进口国的有关证件并办理进口手续。（3）承担货物越过船舷后的一切风险和一切费用并支付进口的各种税捐。（4）接受运输单据并受领货物。

6. 请问：《1990 年国际贸易术语解释通则》对多少贸易术语作出解释？请简要介绍一下。

《1990 年国际贸易术语解释通则》对 13 种贸易术语作出了解释。（1）EXW。英文 Ex Works（.....named place），意为“工厂交货（.....指定地点）。”（2）FCA。英文 Free Carrier（.....named place），意为“货交承运人（.....指定地点）。”（3）FAS。英文 Free Alongside Ship（.....named port of shipment），意为“装运港船边交货（.....指定装运港）。”（4）FOB。英文 Free on Board（.....named port of shipment），意为“装运港船上交货（.....指定装运港）。”（5）CFR。英文 Cost and Freight（.....named port of destination），意为“成本加运费（.....指定目的港）”意即 CFR。（6）CIF。英文 Cost Insurance and Freight（.....named port of destination）。意为“成本、保险费加运费（.....指定目的港）。”（7）CPT。英文 Carriage Paid To（.....named place of destination）。意为“运费付至（.....指定目的地）。”（8）CIP。英文 Carriage and Insurance Paid To（.....named place of destination）。意为“运费、保险费付至（.....指定目的地）。”（9）DAF。英文 Delivered At Frontier（.....named place）。意为“边境交货（.....指定地点）。”（10）DES。英文 Delivered Ex Ship（.....named port of destination）。意为“目的港船上交货（.....指定目的港）。”（11）DEQ。英文 Delivered Ex Quay（Duty Paid）（.....named port of destination）。意为“目的港码头交货（关税已付）（.....指定目的港）。”（12）DDU。英文 Delivered Duty Unpaid（.....named place of destination）。意为“未完税交货（.....指定目的地）。”（13）DDP。英文 Delivered Duty Paid（.....named place of destination）。意为“完

税后交货（……指定目的地）”。

7. 国内某进口公司与美国某公司洽谈钢材进口交易，美方提出的报价是：钢板 450 公吨，每公吨 280 美元 FOB 纽约。请问这里的“FOB 纽约”有无特殊的解释？

根据美国 1941 年修订的对外贸易《定义》，美国将 FOB 分为以下六种：

（1）“在内陆指定发货地点的指定内陆运输工具上交货”——FOB（named inland carrier at named inland point of departure）。

（2）“在内陆指定的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（named inland carrier at named inland point of departure）

FREIGHT PREPAID TO（named point of exportation）

（3）“在指定的内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货，减除至指定出口地点的运费”——FOB（named inland carrier at named inland point of departure）

FREIGHT ALLOWED TO（named point）

（4）“在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货”——FOB（named inland carrier at named point of exportation）

（5）“指定装运港船上交货”——FOB VESSEL（named point of shipment）

（6）“在进口国家的内陆指定地点交货”——FOB（named inland point in country of importation）

其中（1）至（4）均属内陆交货术语，（6）属于目的地交货价格术语，只有（5）属于装运港交货价格术语。所以美商的 FOB 纽约与我们理解的不一致，他是指在纽约市区内交货而不是在纽约港港口的船上交货，我方应要求报 FOB VESSEL 纽约价。

8. 国内某进出口公司向澳大利亚出口某商品，外销价为每公吨 500 美元 CIF C₃ 悉尼港，支付运费为 70 美元，保险费 6.5 美元，佣金 15 美元。如设该公司收购该商品的收购价为每公吨 1800 元人民币，且国内直接和间接费用加 17%，请计算一下该商品的换汇成本为多少？

该商品的出口总成本 = $1800 \times (1 + 17\%) = 2106$ 人民币元

出口销售外汇净收入 = $500 - (70 + 6.5 + 15) = 408.5$ 美元

该商品换汇成本 = 出口商品总成本（人民币）÷ 出口销售外汇净收入（美元） = $2106 \text{ 元人民币} \div 408.5 \text{ 美元} = 5.155 \text{ 元人民币/美元}$

9. 厦门某公司欲与韩国做一笔来料加工业务。来料价格为 70 万美元 CIF 厦门，加工成成品约有 20 万件，出口价为每件 6.12 美元 CIF 釜山，应支付的海运运费为 5600 美元，保险费为 7200 美元，试计算一下该笔业务的外汇增值率为多少？

原料外汇成本 = 700 000 美元

成品出口外汇净收入 = 收入外汇 - 运费 - 保险费 = $200\,000 \times 6.12 - 5\,600 - 7\,200$
= 1 211 200 美元

外汇增值率 = $[\text{成品出口外汇净收入} - \text{原料外汇成本}] \div \text{原料外汇成本} \times 100\% =$
 $[1\,211\,200 - 700\,000] \div 700\,000 \times 100\% = 0.73 \times 100\% = 73\%$

10. 国内某公司与某外商洽谈出口某商品，我方发盘为每公吨 3000 美元 CIF 新加坡，而外商的递盘为 2880 美元 FOB 中国口岸，经查该货物由中国港口运至新加坡按体积 10 级货物每运费吨为 89 美元，保险费率合计为 0.95%，试问，单纯从价格角度上讲，我方是否可接受该项回盘？

将我方报盘 CIF 新加坡换成 FOB 价格看其结果：

FOB 价 = CIF 价 - 运费 - 保险费 = $3000 - 89 - 3000 \times 110\% \times 0.95\% = 2879.65$ 美元

而外商的报价为 2880 美元，两者相差无几，我方可以接受。

11. 国内某外贸公司与美国某贸易商洽谈一项出口业务，我方的出口最低报价为每单位 3500 美元 CIF 纽约，而美商要求我方改报 CIF C_s 含佣价。问，在 FOB 净收入不减少的情况下，应报 CIF C_s 纽约价多少？

将净价折算为含佣价 = 净价 $\div (1 - \text{佣金率}) = 3500 \div (1 - 5\%) = 3684.2$ 美元

所以我方可报 3684 美元 CIF C_s 纽约价。

12. 设 1991 年 1 月 4 日伦敦市场外汇间接标价法 1 英镑 = 1.9884 美元，一个月远期升水为 3.20 美分，三个月远期贴水为 2.86 美分，试计算一个月和三个月远期汇率各为多少？

在间接标价法的情况下：

远期汇率 = 即期汇率 - 升水

远期汇率 = 即期汇率 + 贴水

所以：一个月远期汇率 = $1.9884 - 0.0320 = 1.9564$ ，即一个月远期汇率为 1 英镑 = 1.9564 美元。

三个月远期汇率为 $= 1.9884 + 0.0286 = 2.017$ ，即三个月远期汇率为 1 英镑 = 2.017 美元。

13. 国内某公司与泰国某公司洽谈出口一批商品，原报价为每公吨 1000 美元 CFR C₃ 曼谷，而外商来电要求改报 CFR C₅ 曼谷，试计算在 FOB 净收入不减少的情况下我方应报价为多少？

CFR 净价 = 含佣价 $\times (1 - \text{佣金率}) = 1000 \times (1 - 3\%) = 970$ 美元

再算出新的含佣价

CFR C₅ = 净价 $\div (1 - \text{佣金率}) = 970 \div (1 - 5\%) = 1021$ 美元

我方应报 1021 美元 CFR C₅ 曼谷。

14. 大连某公司向韩国出口某商品，共 25 公吨，纸箱包装，包装净重 25 公斤，毛重为 27.25 公斤，每个纸箱的尺码为 $42 \times 28 \times 25\text{cm}$ ，经计算知道该批货物的出口总成本为每公吨 1250 元人民币，外销价为每公吨 200 美元 CFR 釜山，海运运费按 M10 级计算，设大连到釜山 10 级货运费为 100 元人民币，外加币值附加费 35%，在此基础上再加燃油附加费 29%，试计算该商品换汇成本及盈亏率（1 美元 = 5.423 元人民币）。

(1) 先计算该批货物每公吨的运费 F：

运费 (F) = 基本运费率 (Fb) $\times (1 + \text{附加费之和}) \times (1 + \text{燃油附加费}) \times \text{运费吨}$

$$F = 100 \div 5.423 \times (1 + 35\%) (1 + 29\%) \times \frac{1000}{25} \times (0.42 \times 0.28 \times 0.25) =$$

37.77 美元

(2) 算出每公吨货物出口外汇净收入 = 200 美元 - 37.77 美元 = 162.23 美元

(3) 该商品换汇成本 = 出口总成本 (人民币) \div 出口外汇净收入 (美元) = 1250 (人民币元) \div 162.23 (美元) = 人民币 7.71 元/1 美元

(4) 算出盈亏率

$$\begin{aligned} \text{该出口商品盈亏率} &= (\text{出口销售人民币净收入} - \text{出口总成本}) \div \text{出口总成本} \times 100\% \\ &= \left(\frac{5.423}{\text{换汇成本}} - 1 \right) \times 100\% = 5.423 \div 7.71 - 100\% = -29.7\% \end{aligned}$$

即该商品亏损率为 29.7%。

15. 国内某公司向澳大利亚出口某商品共计 1200 箱，目的港为悉尼港，用纸箱包装，

每箱毛重 27 公斤，体积为 0.040 立方米，运费的计算标准为 W/M10 级，试计算在下述两种情况下的运费各为多少：①用中远直达船直抵悉尼港。中远直达船 10 级货直抵悉尼港，基本运费为 150 元人民币，加币值附加费 36%，再加燃油附加费 29%，港口拥挤附加费 40%，试计算此时运费的大小。②香港中转，享受程船运费及香港中转费免费优惠，10 级货至悉尼港基本运费 520 港元，加燃油附加费 32%，港口拥挤附加费每运费吨 40 港元。设 HKD100 = CNY66，试计算此时运费的大小。

首先比较每个纸箱的毛重（0.027 公吨）与每个纸箱的体积（0.040 立方米），知该货物为轻泡货，运费应按体积数这一运费吨计收。

（1）中远直达运费 = 基本运费率 ×（1 + 附加费率之和）（1 + 币值附加费）× 运费吨
 $= 150 \times (1 + 36\%) \times (1 + 29\% + 40\%) \times 1200 \times 0.040 = 16,548.48$ （人民币元）

（2）由香港中转：

中转运费 = $520 \times (1 + 32\%) \times 1200 \times 0.040 + 1200 \times 0.040 \times 40 = 32947.2 + 1920 = 34,867.2$ 港元

转换成人民币为 $34,867.2 \times 0.66 = 23,012.35$ （人民币元）

16. 请问：如 FOB 价变为 CIF 价应如何换算，由 CIF 价变换为 FOB 价时又该如何换算？

FOB 价换算为 CIF 价公式为：

$$\text{CIF} = (\text{FOB} + \text{运费}) \div (1 - \text{保险费率} \times \text{投保加成})$$

CIF 价换算为 FOB 价公式为：

$$\text{FOB} = \text{CIF} \times (1 - \text{保险费率} \times \text{投保加成}) - \text{运费}$$

17. 请写出下列变换公式：①由 CFR 价变为 CIF C₅ 价；②由 CIF 价变为 CFR 价；③由 CIF 价变为 CIF C₅ 价；④由 CFR C₃ 价变为 CFR C₅ 价。

$$\text{①CIF } C_5 = \frac{\text{CFR}}{1 - \text{保险费率} \times \text{投保加成} - \text{佣金率(即 5\%)}}$$

$$\text{②CFR} = \text{CIF} \times (1 - \text{保险费率} \times \text{投保加成})$$

$$\text{③CIF } C_5 = \frac{\text{CIF} \times (1 - \text{保险费率} \times \text{投保加成})}{1 - \text{保险费率} \times \text{投保加成} - \text{佣金率(即 5\%)}}$$

$$\text{④CFR } C_5 = \frac{(1 - 3\%) \times \text{CFR } C_3}{1 - 5\%}$$

18. 我国对外出口商品，在汇率为 1 美元折合人民币为 5.732 元时，每件商品的出口价定为 45 美元。目前，由于人民币汇率上浮，变为 1 美元折合人民币 5.682 元。请问，此时出口价格应调至多少美元才可保持原人民币收入不变？

根据人民币收入不变，可列出下列等式：

原外币出口价 × 原外币对人民币汇率 = 新外币出口价 × 新外币对人民币汇率

新外币出口价 = 原外币出口价 × 原外币对人民币汇率 ÷ 新外币对人民币汇率 = $45 \times 5.732 \div 5.682 = 45.40$ （美元）

即为保持原人民币收入不变，我方出口价应调整为 45.40 美元

19. 一般报价单上应如何注明才对出口商最有利？

报价单是一种报价形式。通常是由卖方发给买方的。它有固定的格式，列明商品名称、规格、数量、包装、单价、装船期、支付条件、备注等项目。适用于规格复杂、花色繁多的商品。如化工产品、机器配件、汽车零件、小五金工具等。报价单一般属于虚盘，但如果内容中已具备了实盘的条件，如列明有效期等，则可以作为实盘，在买方答复承诺后，交易即可成立，报价单即具有买卖契约的性质，不需要另行签订正式的合同。

为了保证在将来发生纠纷时能够有所依据，卖方往往在报价单背面加印一些条款，作为买卖契约的一部分，这些内容除国际贸易惯例外，通常还包括不接受延期交货罚款、不交纳履约保证金、规定索赔期限、在卖方所在地进行仲裁等条款，但这种条件一般偏向于卖方，可能会使买方感到自身利益没有保障，不敢贸然签约。因此，卖方在拟订报价单时还要注意以下几个问题：

（1）报价的商品如果是买方市场（即供大于求，市场价格的决定权在买方的市场形势），卖方在订约时过多加入对自己有利的条款，不利于交易的达成，因此要根据具体的市场情况报价签约；

（2）报价要具有竞争力，特别是在竞争较为激烈的投标招标交易中，只有报出较具有吸引力的价格，才有利于中标；

（3）尽可能满足买方的要求。如在报价单中声明希望能按自己的条款成交，但如果买方不同意，也可以按买方的条件协商，使条件富有弹性，有利于成交。

20. 国内某公司与欧洲某贸易商洽谈出口一批针织品。外商提出要求我方报 CIF EMP 或 CFR EMP 价，请问：这种要求对我方有何不利之处？我方是否可以接受其报价？

EMP 是“欧洲主要口岸”（European Main Port）的意思，但对于哪些港口属于欧洲主

要港口，哪些港口不属于欧洲主要港口，各国解释不一，并且欧洲海岸线长，各主要港口间相距很远，运费相差悬殊。另外，按《1990 年国际贸易术语解释通则》规定，在有些情况下，在签订买卖合同时可能无法确定将货物交付承运或在目的地交货的确切地点。例如，在签订合同时给了个“地区范围”，此时，一般规定买方随后有权在该范围内指定一个比较确切的地点。因此这种报价对我方极为不利，不应接受，应该具体确定港口，否则会影响我方收入。

21. 广州某单位与奥地利某公司洽谈一项出口交易，向奥地利出口一批电风扇。外商来电要求我方报 CIF 维也纳价。请问：我方应如何回复？并分析这种报价对我方的利弊。

向内陆国家出口商品，一般我方应只能卖到邻近该内陆城市的某一港口，而不应以内陆城市作为目的地。否则我方不仅要承担自过境港到目的地的保险费而且其他费用也会大大增加。另外，按《1990 年国际贸易术语解释通则》规定，CIF 术语仅适用于水上运输。因此在这种情况下我方应改报欧洲港口 CIP 价，如 CIP 汉堡价。

22. 什么是升水 (at premium)、贴水 (at discount)、平价 (at par)？

在计算远期外汇行市时，如果采用“直接标价法” (direct quotation of exchange rates)，以一个单位或一百个单位的外国货币作为标准，折算为一定数额的本国货币，外国货币的数额固定不变，而本国货币的数额则随外国货币或本国货币币值的变化而改变，外币的远期汇价比即期汇价升高的部分，称为“升水”，外币的远期汇价比即期汇价降低的部分，称为“贴水”。

平价 (at par) 是资本主义国家在证券市场表示某种有价证券如股票和债券的行市的用语，指以票面额发行或销售有价证券。

23. 出口商在对外报 CIF 价时，如果期望有 5% 的利润，在计算时是否可简单地列式为 [进货价 (C) + 保险费 (I) + 运费 (F)] × (1 + 5%) ？

如果出口商对外报 CIF 价时，期望有 5% 的利润，在计算时不应简单地采用 [(C) + (I) + (F)] × (1 + 5%) 这一简单的公式的。在成本费用的计算方面，实际上他所考虑的问题是非常细致的。从交易活动的过程来分析，他实际支出的费用项目比上述公式中的费用项目是要多得多的。例如：为交易达成而进行的信件、电报、电传联系等邮电费用，其他的样品费，办理各种手续和证件时支出的费用，仓储、保管、码头费、搬运费、中间商的佣金等等，及如何投保、如何计算保险费等，问题很复杂，计算起来必须细

致周到、合理科学，有时还涉及到许多技术性的问题。如仅以 $[(C) + (I) + (F)] \times (1 + 5\%)$ 来计算，未将上述可能发生的各项费用计入成本之中，有可能不仅收不到预期 5% 利润，还有可能由于支出过大，出现亏本的危险。

24. 就进口商而言，在什么情况下，以 FOB（离岸价）成交较好？什么情况下以 CFR 或 CIF 成交较好？就出口商而言又如何？

FOB 是装运港船上交货价，简称船上交货价，习惯上称为离岸价格，这一价格术语在国际贸易中被广泛使用。以 FOB 条件成交，对进口商来说有一定的好处，但必须在既定的情况下：（1）如果船只或舱位能被及时租到，则进口商可以掌握船期，灵活实现货物的发运。（2）国际船舶运输价格没有太大的波动情况下，进口商可以避免运价变动的风险。（3）在小批量交易远距离运输的情况下，即全部进口成本中运费所占比重较大，而且进口商申请开立的是即期信用证时，进口商可以采用 FOB 价格，这时他可以少付进口许可证的签证费及少付开立信用证的押金（一般是交易金额的 30 - 50%）及开证费。（4）如果进口商可以找到便宜的船只，自可从轮船公司得到好处，此时当然不必委托出口商代为洽船。

CFR，是运费在内价，又称成本加运费价，习惯上称为“离岸加运费价格”。CIF 是运费、保险费在内价，习惯上叫做“到岸价格”。这两种价格条件下，都是卖方负责租船订舱。在以下情况下，采用 CFR 或 CIF 价，对进口商有利：a. 如果船只的租借比较困难或价格较高时，由于是卖方负责租船订舱，因此买方可不承担这种费用及风险。b. 国际运价日趋上升时，由于运价上升而增加的费用由出口商负担，进口商不承担运价上涨的风险。c. 如果交易使用的是远期信用证，即开证行收到符合信用证的单据时，不立即付款，而是等到汇票到期才履行付款义务，进口商可得到资金融通的便利，而运费也可得到融资。d. 进口商在交易的物品是活鲜、易腐物时采用 CFR、CIF 有利，进口商可不负担因船难找而发生迟运从而导致货物腐烂的费用、风险。但应注意，采用 CIF 术语，尤其当采用 CFR 术语时，进口商应提防出口商伪造提单或装假货骗取货款的可能性。

对于出口商来说，从理论上讲，采用 CIF 或 CFR 成交较好。这是因为出口商租船订舱时可获得运费回扣，船货衔接也较为容易。另外，有一些贸易习惯需要照顾，例如向南美出口商品，通常多按 CIF 成交。出口商应当注意的是，FOB 术语由于是进口商租船订舱，这就为进口商与船方勾结骗货提供了可乘之机，因此 FOB 术语对出口商而言是一个危险的术语。

25. 向国外出口纸张时, (1) 以 FOB、CFR、CIF 哪种为最好 (对工厂而言)? (2) 仅保“水渍险”是否包括“天雨”在内? 是否需要投保一切险? (3) 数量以面积计算较好, 还是以“重量”计算为最好?

(1) 就水运而言, 纸张的出口, 对工厂而言, 理论上按 FOB 条件成交较好, 因为工厂可以负担较少的费用及风险。但是有一些地区, 例如中东地区, 多喜欢采用 CFR、CIF 条件成交, 因此也要考虑到。另外, 对工厂而言, FOB 术语下进口商与船方勾结骗货的可能性及船货衔接问题也应仔细权衡。(2) 水渍险, 又称单独海损赔偿险, 其责任范围是: ①平安险责任范围内的全部责任②由于失火、爆炸、地震、火山爆发、雷电、搁浅、触礁、沉没、倾覆、与其他船只相撞, 与其他外界物体碰撞, 在遇险港口卸货, 共同海损牺牲, 向船外抛货、货物落海, 海水进入船舱或集装箱内、装卸船时任何包装整件落水的原因造成的损失。但是水渍险中并不包括一般附加险中的淡水雨淋险。水渍险只对货物因海水而造成的损害赔偿, 淡水和雨淋所致的损失不包括在内。纸类是容易受雨淋的货物, 所以投保一切险较妥。一般而言, 一切险对货物因遭受一切意外灾害而导致的损失负赔偿责任, 只有直接由于延迟或所保货物本质上的缺点或特性所致的损失或费用不包括在内。(3) 商品的数量是指以一定的度量衡表示出商品的重量、个数、长度、面积、客积等的量。在数量条款中, 一般都订明交易的具体数量和计量单位。对于纸类的计量有专门的计量单位: 令 (ream), 原张的纸 500 张为一令。至于废纸的计量则是用重量单位。

26. CIF 与 DES 有何不同?

DES 是目的港船上交货价, CIF 俗称到岸价, 实际上应译为“成本、保险费加运费”价。根据 INCOTERMS1990 关于这两种价格条件下对买卖双方责任的规定, 我们可以了解它们之间的不同点: (1) 在 DES 下, 卖方负担货物的一切费用及风险, 直至在目的港船上将货物置于买方处置下为止。因此, DES 术语是以目的港船上作为卖方的交货点的。可见, 如卖方未能于合同规定的交货期将货运抵目的港并置于买方处置之下, 除不可抗力外, 卖方应承担违约责任。而 CIF 下, 卖方负担货物的风险, 仅至货物在装运港装船越过船舷时为止, 航海中的风险则由买方承担。另外, CIF 术语下, 卖方的交货点是装运港船上。因此, 只要卖方于合同规定的交货期将货置于装运港船上, 即视为交货完毕, 而不负在约定时间内将货物实际运抵目的港的责任。(2) CIF 下, 买方对货物装运期或目的港的选择, 如曾保留一定期间。而未能及时给予有关指示, 应自原订装运期间终了时起, 负担一切由此产生的额外费用和货物的风险; 但在 DES 下, 货物在运送途中因故增加的费用由卖方负担。(3) 在 DES 条件下, 卖方只有将货物至于买方控制之下后, 才能要求买方

付款。而在 CIF 下，只要卖方提供出符合合同规定的各项单据，买方就有依照合同给付货款的义务。（4）由于在 DES 及 CIF 条件下，海上风险分别由卖方、买方负担，所以货物在海上运送中发生损失时，向保险公司索赔的当事人应会是卖方、买方。（5）DES 的交货是实际交货，即卖方必须在目的港，将货物实际地交给买方时，货物所有权才发生转移。而 CIF 条件下的交货是象征性交货，即以货运单据的交付代替实际货物的交付，提单是物权凭证，是“浮动仓库”的钥匙。

27. 在国际贸易合同上注明 CFR 或 CIF 价格条件时，卖方是否有义务租船订舱并负责将货品运达客户指定港口？如果买方特别指明货物应由某公司的船只托运，而在运输途中因船务纠纷出现不到货现象时，责任又应由谁负担？

按照 INCOTERMS 1990 对 CFR 及 CIF 术语 A3 (a) “运输合同”的规定：按照通常条件自行承担费用订立运输合同，将货物按惯常航线用通常类型可供装载该合同货物的海上航行船只（或适当的内河运输船只）装运至指定的目的港。由此条款我们可知，通常由卖方租船订舱。但是交易双方风险的划分却以船舷为界，我国大部分的外贸公司在装运条款中加列：“在货物越过船舷，脱离吊杆之前的风险由卖方负担，越过船舷，脱离吊杆后由买方负责。”所以说，货物一经装上轮船，不管此船只由交易双方中的哪方指定，如果途中发生损失，由买方负担，如损失系保险范围内，应由买方向保险公司索赔。

28. 合同上的交易条款是 FOB Guang zhou（离岸价，广州），但所开出的信用证为 FOB Guang zhou to London，提单上注明须预付运费，并要求海上保险单。海上运费和保险费（Ocean Freight and Premium），可从信用证金额外支付。请问上述情况是否与 CIF 条件一样？

根据国际惯例，在 FOB 条件下，买方必须负责租船或订舱，支付运费，并将船名、船期通知卖方；买方还必须负责办理保险及支付保险费。如果买方不履行自己的义务，卖方有权利中止合同。但在国际贸易实务中，根据具体情况，卖方可接受买方的委托，代为租船定舱或投保，但这纯属代办性质，运费、保险费仍由买方负担。如果卖方尽到努力仍租不到船或订不到舱，卖方概不负责。这种情况与 CIF 条件不一样。在 CIF 条件下，卖方必须负责租船或订舱，必须负责办理保险及支付保险费，它主要是卖方以自己的名义安排船舶及投保，运费及保险费包括在报价中。虽然本例中的信用证（L/C）上规定了提单（B/L）须注明运费预付，并要求保险单，但由于合同中只规定了 FOB，并没有特殊约定，因此，仍为 FOB 条件，和 CIF 没有关系。

29. 何谓 CIFR ?

R 是指 Rejection Risk 之意, CIFR 也就是说在为 CIF 投保时加买拒收险。拒收险是一种特别附加险, 它是不根据商品的性质, 而根据特别需要所投保的附加险。拒收险的情况复杂, 危险又较集中, 因此保险公司多不愿办理此类业务, 常规定有特约不保条款。另外, 按《1990 年国际贸易术语解释通则》规定, 除非买卖双方事先约定或对其含义有明确的理解, 否则不应采用带有缩写形式的价格术语变形。

30. 如以 FOB 成交, 进口商是否需要负担出口商所在地的内陆运费?

国际商会制定的 INCOTERMS1990 规定: 以 FOB 成交卖方必须负担货物的一切费用及风险, 至货物在装运港装船时越过船舷时为止, 上项费用, 包括任何出口所需的捐税, 费用及其他因办理装船手续而需负担的支出。根据这一规定, 则出口商所在地的内陆运费由出口商负担。近年来, 美国部分厂商采用新的 FOB 变形, 见本章第 7 题。6 种 FOB 价格中, 只有第五种与国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》类似, 其它则迥然不同, 因此同美商做生意时, 要言明使用哪种 FOB。如果没有明确下来, 美商有可能采用②③④中任何一种, 此时, 内陆运费由进口商承担。

31. 请说明 FAS 与 FOB 的具体区别。

FAS、FOB 都为交易中的价格条件, 这里对 FAS 要做一点说明, 按照 INCOTERMS1990 规定, FAS (Free Alongside Ship), 是船边交货条件。而美国商会则认为是 Free Along Side, 第三个字母“S”是边, 而不是船, 这含义模糊, 可以理解为仓库边, 码头边, 或船边, 因此需注意。下边是 FAS 与 FOB 的具体区别: (1) 关于风险。FAS 条件下, 卖方负担货物的一切开支及风险, 至在指定港船边交货为止; 而 FOB 条件下, 货物在指定装运港有效地越过船舷后, 风险由卖方转移给买方。(2) 关于货物交付地点。FOB 条件下, 在指定的装运港, 卖方将货物交至买方指定的船上; 在 FAS 条件下, 在指定装运港买方所指定的停泊地点, 按照该港惯常办法, 在船边交货。比利时安特卫普港船运联合会规定: 在 FAS 条件下, 发货人应把货物交到大船边的吊钩下; 如用驳船交货, 则应由发货人将货物驳运至大船边, 此后装船, 挂钩等费用均由船方负担。(3) 关于费用的负担。买方支付租船订舱费用, 卖方支付领取出口许可证的费用和出口捐税、交货前的检验费用以及将货装到船上所须办理的手续费, 这是在 FOB 条件下的情况。在 FAS 下, 买方自货物按照合同规定日期或期限, 在指定装运港船边有效地交付时起, 负担货物的一切费用。(4) 关于适应范围。对海运货物, 我国外贸公司广泛采用 FOB 价格条件(交货

条件），可充分利用我国船队，增加国家收入，减少支出。FAS 亦适用于海运货物，但在当前，应用 FAS 交货条件的较少。（5）关于应交货运单证。在 FAS 下是码头收据，在 FOB 条件下，是船上收据。（6）出口手续。FAS 术语下，除非另有约定，卖方不负责办理货物出口通关手续，也不负责申领出口许可证，当然也不负责缴付出口税捐。可见，FAS 属内贸术语，在买方（进口方）不能或不便在出口国办理出口通关手续时，不宜采用 FAS 术语。与 FAS 术语不同，FOB 术语要求卖方（出口方）自行承担风险及费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所必需的一切海关手续。

32. 厂商以 FOB 报价给贸易商，报关费用是否应由厂商负担？若货是以集装箱装运，装箱费是否仍可要求厂商支付？

报关是指凡进、出一国国境（关境）的商品，一般都要按照该国海关法令规定的手续向海关申报，经查验后才准进、出口。根据 INCOTERMS1990 的规定，FOB 条件下，卖方负担任何出口所需的捐税、费用。但是英国的情况有所不同，不同的机构有不同的规定。英国商会认为，如果工厂直接出口，则工厂负担报关费用，如果贸易商为出口商的话，则报关费用的承担者应是该贸易商。但伦敦港务局实行不同的规定，它认为，在 FOB 条件下，如在国内，报关费用由工厂负责，如在国际上，报关费由出口商负担。集装箱的装箱费用的负担随着报关费用归属的不同而不同。

33. 交易双方以 FOB 条件成交时，如合同没有详细规定，交易双方或船方各需负担哪些费用？

根据美国《定义》规定，FOB 有六种解释：参见本章第 7 题。由于本例合同中没有详细规定，一般认为是按 FOB vessel 装运港报价，此时交易双方的权利义务规定如下。卖方的责任是：①负责在合同规定的装运港口和规定的期限内，将货物装上买方指定的船只，并及时通知买方。②负担货物装船前的一切费用及风险。③负责办理出口手续，提供出口国政府或有关方面签发的文件。④负责提供有关装运单据。买方的责任是：①负责租船或订舱，支付运费，并将船期船名通知卖方。②负担货物装船后的一切费用及风险。③负责办理保险及支付保险费，办理在目的港的进口和收货手续。④接受卖方提供的有关装运单据，并按合同规定支付货款。

承运人，即船方在 FOB vessel 条件下不负担任何费用，只是在报运价时要考虑货物是无需平舱、理舱，如果需要，应加收平舱、整舱费用。

另外，按照《1990 年国际贸易术语解释通则》的规定，FOB 下卖方应负担如下费用：

①支付有关货物的一切费用，直至货物在指定装运已越过船舷时为止。②支付货物出口所需的办理海关手续的费用，以及为出口应缴纳的一切关税、捐税和其他官费。③自行负担费用向买方提供通常的交货凭证。④自行负担费用提供包装（除非在特定的行业中，运输该合同货物通常无需包装）。买方应负担如下费用：①自行负担费用，取得进口许可证，并办理货物进口以及过境运输所需的一切海关手续。②自费订立运输合同。③自货物在指定装运港越过船舷时起，支付有关货物的一切费用。④支付装运前货物检验费（出口国有关当局强制检验除外）。

34. 如果是以成本加运费（CFR）条件进行交易，而信用证上又指定轮船公司，这是否合理？

依据国际商会 1990 年版本的 INCOTERMS，按 CFR 条件成交者，卖方有义务安排船运，卖方按照通常条件及惯常航线，自费订立运输合同，将货物用通常类型可供装载该项货物之用的海船（或适当的内河运输船只），装运至约定目的港，并负担运费及定期班轮公司在装运港装船时所收取的装船费和在卸货港的任何卸船费用。由上述规定可知，指定船公司是卖方的权利与义务。所以，在 CFR 条件下，信用证上指定船公司是不合理的行为。除非有特殊约定，出口商一般不要接受这类信用证，对于因进口商指定船公司而使出口商遭受的损失，出口商可以要求进口商给予补偿。

35. 以成本加运费价（CFR）进口货物，在目的港的卸驳费用应由轮船公司还是由货主负担？

运费是托运人由于货物运输向承运人交付的报酬。其中包括装货费、平舱费、理舱费、垫舱物料费、绞车费、开关舱费和卸货费等以及各种附加费用。在目的港的卸驳费用的负担随着运输方式的不同而不同。

采用班轮运输时，运费一般由负责租船订舱的一方承担支付。在出口贸易中采用 CFR 价格术语时，通常由卖方托运货物时付清运费，船公司在提单上注明“运费已付”（Freight Prepaid）字样。采用定程租船运输方式时，有三种情况：（1）装卸条件为 FIO terms（Free In and Out），卸驳费用由货主负担，至于由交易双方中的哪方负担，视其合约规定。（2）卸装条件为 FO terms（Free out），情况与（1）类似。（3）装卸条件为 FI（Free In），则卸驳费用由船方负担。

36. 请问到岸价格（CIF）与目的港船上交货价（DES）的主要区别是什么？

目的港船上交货（DES），是指卖方在合同规定的目的港船上将货物移置于买方支配之下，自费租船或订舱。这种价格术语虽与 CIF 价格术语很相似，但也有区别，主要有：

（1）风险不同。CIF——货物在装运港越过船舷后，一切风险由买方负担，卖方虽代办投保并付保费；代订舱位付运费，但这只是代办性质，如途中发生损失，则需由买方凭保单自行向保险公司或凭运输交接的商务记录证书向运输公司索赔。DES 与此不同，它是以在目的港的船上作为划分风险的界线。（2）获款方式不同。CIF 条件下是凭单据取货款；DES 条件下是交货后取款，当然也可进行资金融通，对卖方实行交单付款，但货物损失后，卖方要退款。（3）交货方式不同。CIF 是凭单交货，是象征性交货，而 DES 是见货付款，是一种实际交货。（4）交货地点不同。CIF 术语下卖方的交货地点在装运港船上。DES 术语下卖方的交货地点为目的港船上。（5）费用负担不同。CIF 术语要求卖方负担正常的运费及最低险别、保险费。DES 术语下卖方不仅要负担正常的运费、保险费，还要负担诸如转船、绕航等产生的额外费用，以及根据需要加保各种特殊附加险而支付的保险费。（6）合同类型不同。按 CIF 术语成交的合同属“装运合同”卖方仅保证按时装运，并不保证货物按时抵达目的港。按 DES 术语成交，其合同属“到达合同”，卖方要保证货物按时抵达目的港。

37. 以离岸价（FOB）付款交单（D/P）方式出口的货物，如遭拒付时，运费由谁负担？

付款交单是被委托的代收银收必须在进口商付清货款之后，才能将货运单据交给进口商的一种方式。根据 INCOTERMS1990 规定，在 FOB 条件下，买方自费租赁船只或预定必需吨位，并将有关船只的名称、停泊地点及装货日期通知卖方，货运合同的签订人也为买方，因此当付款交单（D/P）出口遭到拒付时，运费应由买方负担。但在实务中，卖方可接受买方的委托，代为租船订舱或投保，此种情况下，运费将由作为洽船人的卖方负担。

38. FOB Liner Terms Shanghai 是指卖方必须在上海港将货物装上班轮。对吗？为什么？

不对。此贸易术语是 FOB 的一种变形，它是指卖方负责在上海港按班轮条件将货物装上船只，即装船费用由买方负担，而不是指卖方必须将货物装上班轮。

39. 国内某厂与美国厂商洽谈，准备进口一批货物，美方建议按 FOB Factory 条件成交，请问 FOB Factory 与 EX Factory 有何不同？

EX - Factory 也即 EX - Works，是工厂交货价。根据《1941 年美国对外贸易定义修正本》的规定，卖方的义务是：①按照有关合同规定，供应货物及有关凭证。②负担货物的一切费用及风险，直至货物依照合同规定时间，置于买方控制之下为止。③在买方的请求和负担货物的风险及费用下，给予买方一切协助，使买方获得所需的出口、进口、或必要时经由第三国过境运输的任何证件。买方的义务为：①在卖方按照合同规定的时间和地点，将货物置于买方控制下时，受领货物，并按照合同支付货款。②负担一切出口应付的税捐。③负担卖方为协助买方取得各种证件所支出的费用。至于 FOB Factory，虽然它在美国被广泛应用，但并没有任何规则来规定交易双方的权利、义务，这一条件与 EX - Factory 条件很相似，但也有本质上的区别。FOB Factory 是由铁路交货（FOR）或敞车交货（FOT）衍生而来的，所以在 FOB Factory 条件下，卖方应负担货物的一切费用及风险，至装货的车皮移交铁路局保管。而在 EX Factory 条件下，此项风险及费用是由买方承担的。

40. 国内某厂销往非洲的棉布是由当地法国进口商代理，由于习惯其报价条件为成本加运费价（CFR），但法国进口商所开来的信用证均指定隶属于运费同盟的 CMC R 公司独家承运。而其他国家销往非洲的棉布则不受此限。因此，使我方的运费较之其他国家高，对我方出口竞争不利，请问有何解决办法？

由于合同规定条件是 CFR，因此进口商所开信用证指定船公司是不合理的，我方有权拒绝交货或撤销合同。但为了促进出口，可以采取妥当的解决办法：（1）我方可以提供几家船公司供买方挑选，以避免买方指定运价较高的船公司，对我方出口不利。因为依照国际商会的 INCOTERMS1990，A3（a）“运输合同”规定：卖方须按照通常条件自行负担费用订立运输合同，将货物按惯常航线用通常类型可供装载该合同货物的海上航行船只（或适当的内河运输船只）装运至指定的目的港。从上述规定知道，租船订舱乃是卖方的权利与义务，因此在买方要求指定船公司的情况下，卖方提供船公司供买方选择是无可厚非的。（2）如果买方一味要求指定轮船公司，就根据 INCOTERMS 规定，取消 CFR 条件，改按 FOB 报价，这样一来，就由买方负担费用及风险去租船订舱，运费的高低和我方无关。

41. 以 CIF 或 CFR 成交的交易，进口方是否可以在信用证中对船公司加以限制，例如要求卖方必须装由运费同盟的船只或由指定船运公司承揽？

依据国际商会 1990 年版本的 INCOTERMS，在 CFR 或 CIF 条件下，卖方责任的 A3

(a) “运输合同”规定：卖方须按照通常条件自行负担费用订立运输合同，将货物按惯常航线用通常类型可供装载该合同货物的海上航行船只（或适当的内河运输船只）装运至指定的目的港。基于此可知，租船订舱是卖方的事情，原则上进口商不能在信用证中对装船公司加以限制。但在实务中，如果双方已达成协议，也可以由进口商指定轮船公司，但因此而多用的费用或导致的损失，卖方不負責任，应由买方承担。

42. “Total CFR (FO) keelung US \$ 20000”，此句中 FO 即 Free out 为何意义？

当采用程租船（voyage charter）的运输方式时，在卸货港的卸驳费用的承担问题有三种情况：①FIO（Free In and Out）②FI（Free In）③FO（Free Out）。FO 意思是指承运方即船方不负担卸货费用，而仅负担装货费用，也即卸货费用由货主负担。具体到在 CFR 条件下，依据国际有关惯例，运费由卖方支付，即海上运输费用由卖方负担，但在卸货港的卸货费用则由买方负担。但按《1990 年国际贸易术语解释通则》对 CFR 术语 A6 “费用划分”的规定，卖方应支付在订立运输合同时规定的由定期班轮可能收取的在卸货港的卸货费用。

43. 以 FOB 成交，进口商是否需要负担出口商所在地的费用（包括报关费、手续费、卡车费...）？

依据 INCOTERMS1990 规定，在 FOB 条件下，卖方必须负担货物在指定装船口岸实际上越过船舷为止的一切费用风险，包括货物出口而征收的捐税、费用，或应完成装船所发生的任何手续费用，所以进口商不必负担出口商所在地的报关费、卡车等费用。

依据《1941 年美国对外贸易定义修正本》的解释，FOB 有 6 种类型，其中仅第 5 种“FOB vessel”同 INCOTERMS1990 的 FOB 含义基本相似，其它 5 种则与之截然不同，这 5 种类型是：①在内陆指定发货地点的指定内陆运输工具上交货。FOB（named inland carrier at named inland point of departure）②在内陆指定的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（named inland carrier at named inland point of departure）Freight prepaid to（named point of exportation）③在指定的内陆发货地点的指定内陆运输工具上交货，减除至指定出口地点的运费。FOB（named inland carrier at named inland point of departure）Freight allowed to（named point）④在指定出口地点的指定内陆运输工具上交货。FOB（Named inland carrier at named point of exportation）⑤进口国指定内陆地点交货。FOB（named inland point in country of importation）。对于上述① - ④的条件，出口地的报关费、手续费、卡车费，就需由买方负担。

44. 在 FOB、CFR、CIF 三种情况下，装船后货物所有权如何归属？

在一般情况下，货物所有权的转移是通过交货实现的，所谓交货是指卖方按照合同约定的时间、地点和运输方式将合同规定的货物交付给买方。这是实际交货。但在 FOB、CFR、CIF 价格条件下，是凭单据交货，是象征性交货，此时，货物所有权的转移有所不同。在卖方将符合合同规定的货物装上船只领回代表货物所有权的提单时，货物的所有权发生了部分转移，即受益利益转移给了买方，因为买方此时成为这批货的接货人，受益人。但是货物的担保利益仍在卖方手中，即卖方还掌握着货物的最后命运。等到在承兑交单或付款交单时，由于发生了单据的转移，因此货物的所有权才全部从卖方转移到买方手中，完成了一笔交易的交货手续。

45. 什么是 FAS，DES，DEQ？

按照 INCOTERMS1990 规定，FAS (Free Alongside Ship)，是船边交货条件。在 FAS 下，卖方风险到货物运到买方所指定的船边为止，其后由买方负担。出口税捐及装船费用由买方负担，卖方协助办理出口许可证，产地证明书及其它出口所需的证件，费用由买方负担。在 FAS 下，应提示的单证是码头收据。

按 INCOTERMS 1990 规定，DES (英文为 Delivered Ex Ship) 是指目的港船上交货。该术语要求卖方将备妥的货物交付至在指定目的港的船上，但不办理货物进口结关手续，履行其交货义务。卖方必须承担将货物交付至指定目的港的一切费用及风险。

按 INCOTERMS 1990 规定，DEQ (英文为 Delivered Ex Quay (Duty Paid)) 是指目的港码头交货 (关税已付)。该术语要求卖方在指定港码头办理进口结关将货物交付买方，履行其交货义务。卖方必须承担因交货而产生的一切风险和费用，包括关税，捐税及其他费用。如卖方不能直接或间接取得进口许可证，则不应使用本术语。

46. 按 CIF 成交但未注明 FO 情况下，其在输入港发生的卸货费用应由何方负担？

FO，即 Free out，是指卸货费用船主免责，也即卸货费用由货主负担，但由交易双方中的哪方负担，要视具体规定。现在，让我们来看一下 INCOTERMS1990 年有关 CIF 术语的规定。在 CIF 术语 A6 “费用划分”中规定，卖方应支付订立运输合同时规定的由定期班轮可能收取的货物在卸货港的卸货费用。在 B6 “费用划分”中规定，买方应支付卸货费用包括驳运费和码头费在内，除非这些费用在订立运输合同时已由定期班轮收取。

从以上规定可知，目的港的卸货费用原则上由买方负担，但在国际贸易实务中也有变动，如果采用定期班轮运输的话，卸货费用已包含在运费内，即目的港卸货费用由卖方支

付。但在程租船の場合，常按 FO 条件计算运费。所以，即便按 CIF 成交，但未注明 FO 条件，卸货费用是否已在 CIF 价格条件中，争执不一，但大多的处理意见是按 CIF 班轮条件成交，即目的港卸货费用由卖方负担。

47. 以成本加运费价（CFR）成交，船公司向买主收取额外费用，买方欲将其转嫁给出口商负担，并要求以后提单须注明“装卸船方免责”（FIO），这种要求是否合理？

FIO 是程租船情况下的一种运费偿付条件，表示装卸货船方免责，也即装卸货由货主负担费用。如果买方要求提单上注明 FIO，则表示装卸货费用都由卖方负担。但根据国际运输惯例，在 FIO 条件下，装货由卖方负责，卸货由买方负责，因此，尽管买方要求提单上须注明 FIO，但是货物在目的港的卸货费用仍将由轮船公司向买方收取，买方并没有达到转嫁卸货费用的目的。但如果双方在合同中约定 CFR 班轮条件，则买方可解决这一问题，因为在 CFR 条件下，班轮运输的运费由卖方在托运货物时付清。

48. 从出口商角度来说，是按 FOB，还是按 CFR 成交较好？

依据 INCOTERMS1990 规定，在 FOB 条件下，由买方自费租赁船只或预定必需吨位，并将有关船只的名称，停泊地点及装货日期，通知卖方。因为洽船由买方负担，与此有关的风险、费用也由买方负担。卖方也可接受买方的委托，代为租船订舱，但这系属代办性质，运费仍需由买方负担。如果卖方尽到努力仍租不到船或订不到舱时，卖方概不负责。但在正常情况下，卖方洽船或可从船公司得到好处，而且不承担运价涨跌的风险。但应注意，FOB 术语由于是买方租船订舱，这就为买方和船方勾结骗货提供了可乘之机。信誉不佳的买方在串通船方的情形下，货到目的港不凭提单即可提走货物，随后船方又将货船改头换面，另行注册，导致卖方落得钱货两空损失，对此卖方应提高警惕。为此，在 FOB 术语下，选择信誉良好的买方是防止诈骗的关键。

按照 INCOTERMS 1990 关于 CFR 下卖方租船订舱的规定，卖方须按照通常条件自行承担费用订立运输合同，将货物按惯常航线用通常类型可供装载该合同货物的海上航行船只（或适当的内河运输船只）装运至指定的目的港。由于船只的洽订由卖方负责，对卖方（出口商）很不利：A. 与洽船有关的一些问题由卖方负责，如迟装、滞期等。B. 如果国际航运市场上运价不稳，卖方可能要蒙受损失。C. 如果船到目的港，进口商借口货物规格不符、包装不良等要求退货，则因此而发生的费用由卖方负担。

虽然正常情况下，卖方洽船可从船公司得到一些好处，但有许多不利因素。因此，相对来说，出口商采用 FOB 价格术语较好。

49. 当信用证以离岸价基础开立，在纽约的美商同时要求提出保险单时，此价格条款应为 FOB China 或为 C&I Guang Zhou 或是 C&I New York？

信用证是银行根据进口商的请求，对出口商发出的，授权出口商签发以银行为付款人的汇票，保证交来符合条款规定的汇票和单据必定承兑和付款的保证文件。在本例中，交易合同采用 FOB 价，而信用证上又要求提供保险单，是带有附加条件的 FOB 条件，其意思是要请卖方代办保险。买方与卖方之间的关系是委托与被委托的关系。此时，价格条件已变形为 C&I New York。在国际惯例中，没有关于 C&I 的规定，对此，买卖双方应有明确、共同的理解，否则不应使用这种缩写形式，以杜纠纷的滋生。

50. 货船在广州开出后在中途港将货卸下，而船另装货开往他港，这时货主应采取什么办法处理较为合理？

由于交易合同中没有关于此类问题的规定，所以船在中途港将货卸下、另装货开往他港的行为是不合理的，是违反海上运输合同的违约行为。如果发生了损失，应追究船方的责任。但至于具体由交易双方的哪方和船方交涉，则视情况有所不同。如果洽船者是买方，则应由买方负责向船方交涉，卖方必要时应予以协助，如果船只由卖方洽订的，并且是班轮运输，则卖方推定无过失，应由买方负责向船方交涉。如果是不定期轮运输，经过买方同意的，应买方去交涉；未经买方同意的则由卖方负责。因为《海牙规则》规定货物从装上船开始到卸下船为止的一段负责期限为承运人对承运货物的负责期限，因此要给货物继续保险，以免货物受损后无法补偿足够的损失。

51. 如果信用证货币牵涉到第三国货币，进口商应如何转移汇率风险？

汇率是两种货币交换的比率。由于汇率的自由浮动，风险很大。在交易中适用何种货币计价、结算和支付，既关系到交易双方的经济利益，也关系到有关国家的利益。所以一种货币的使用，不但要根据国家的方针政策，而且要考虑金融外汇市场的变动，特别要考虑使用货币本身的可兑换性和稳定性。因此可在合同中加列外汇条款，减小风险，一般可规定一个固定汇率或是规定一个浮动的幅度，以我国进口商品为例，可在信用证上作如下规定：This L/C is opened on the basis of exchange rate of US \$ 1 = RMB 5.37, if US Dollar appreciated against RMB, buyer is allowed to draw the different in the extent of the L/C amount.

52. 最近国内某厂商接到国外客户来信，要求以 CIF 报价，并以 B. T. N 为原则，请问：B. T. N 与 CIF 报价有何关系？B. T. N 是什么意思？又问 L. D. P 应做何解释？与贸易

上的关系如何？

B. T. N 是 Brussels Tariff Nomenclature 的缩写，意为“布鲁塞尔税则目录”；LDP 为 Landed Duty Paid 的缩写，意为“卸岸且关税已付”。

B. T. N 与 CIF 报价毫无关系。B. T. N 是货物分类法的一种。1948 年，欧洲共同体的前身欧洲关税同盟为实行对外统一关税开始研究编写参加关税同盟的国家都能适用的税则分类，于 1949 年完成，到 1961 年时才全部生效，在这期间，历经多次修订及注解说明。L. D. P 是贸易条件的一种，同由卖方纳完进口税的目的港码头交货价相同，卖方自负风险及费用，提供进口许可证，负担任何进口税捐，包括海关验关费用，及因货物进口并交付买方而须支付的任何其他捐税或费用。

53. 国外进口商要求 CFR C₁₀，应如何订约及付款？

佣金是指中间商因介绍交易或代买代卖商品而索取的报酬。佣金在国际贸易中是一种惯常的做法，是加强竞争，扩大销售的重要手段之一。而折扣是指卖方按原价给予买方一定百分比的价格减让。佣金作为中间商的报酬，应纳税；而折扣则无需纳税。本例中的 CFR C₁₀ 是含佣价，即 CFR 价格中包括 10% 的佣金。假设 CFR 价格为 US \$ 1000，且按 CFR 价格支付回佣 10%，则 CFR C₁₀ 的价格为： $CFR + CFR \times 10\% = US \$ 1000 + US \$ 100 = \$ 1100$ 。订约时要写明 10% 的佣金是以 CFR 价格为计算的基础，以免发生争执，佣金的支付即可由进口商付款时预先扣除，也可在出口商收到含佣货款后，再通过银行将佣金汇付中间商。

54. 外商常要求报价条件为成本加运费价，佣金 5%（CFR C₅）或到岸价佣金 5%（CIF C₅），请举一实例说明正确的报价。另外，佣金应根据什么计算较为有利？

佣金，一般是按交易金额计算，也有以成交的数量来计算。我国一般以发票金额为基数计算佣金。现在假设 CFR 价为 US \$ 10000，回佣 5%，从理论上讲，报价应为 CFR C₅ = US \$ 10526.30。计算过程如下： $CFR C_5 = CFR \div (1 - 0.05) = US \$ 10526.30$ 成交后，应付回佣 US \$ 526.3 = US \$ 10526.30 × 0.05，出口商实收 US \$ 10000。

但在国际贸易的实务中，报价多为 CFR C₅ = US \$ 10500，计算过程如下： $CFR C_5 = CFR + CFR \times 5\% = US \$ 10,500$ 。成交以后，出口商应付回佣为 US \$ 525.00 = US \$ 10500 × 0.05，出口商实收货款只有 US \$ 9975.00。

从上面的例子可以看出，实务上的支取回佣的方法对出口商不利，如要采用此种方法，要注明计算基数，以保障出口商的利益。

55. 如果是 FOB 条件，在装运港货已上钩，尚未进入船栏杆，此期间风险及费用应由买主还是卖主负责？

在 FOB 条件下，对风险及装船费用的划分界限有不同的解释，这是由于国际贸易中对装船缺乏统一明确的概念。按照 INCOTERMS1990 规定，在 FOB 条件下的卖方义务 A5 “风险转移”规定：卖方须承担货物灭失或损坏的一切风险，直至货物在指定装运港已越过船舷时为止。在 A6 “费用划分”中规定：支付有关货物的一切费用，直至货物在指定装运港已越过船舷时为止。在 A6 “费用划分”中规定：支付有关货物的一切费用，直至货物在指定装运港已越过船舷时为止。题目中所讲的情况是货物尚未进入船栏杆，因此所发生的风险及费用仍由卖方负责。但如果是 FOB 班轮条件，卖方只负责将货交到码头，然后由买方负责；如果是 FOB 吊钩下交货（FOB under tackle），卖方仅负责将货物交到买方指定船只的吊钩所及之处，然后由买方负责。但应注意，上述 FOB 价格变形仅是费用分担的明确划分，并不能改变 FOB 下买卖双方的风险分界线，即“船舷”。

56. 如货物在海运途中发生损失，而致使此损失发生的原因并不包括在保险项目内，请问：（1）如交易条件为 CIF，则损失应由谁负担？（2）如为 FOB 则损失应由谁负担？（3）此种损失何种情况下可向船方索赔？船方赔偿最高额是多少？

在海上运输途中，船只和货物由于遭受暴风、巨浪、雷电、海啸等自然灾害或由于船舶或驳运工具搁浅、触礁沉没、碰撞、失火爆炸以及船长、船员不法行为等意外事故所造成的各种损失，叫做海上损害，简称海损。发生损失后，如果损失在保险范围内，则由买方向保险公司索赔。但本例中损失不在保险范围内，按照 INCOTERMS1990 规定，不论在 FOB 还是 CIF 条件下，买卖双方风险分界点为装运港“船舷”。货物在海上运输途中所发生的一切费用及风险，均由买方负担。因此题中所讲货物之损失应由买方负担。

1978 年 3 月通过的《汉堡规则》明确规定：如果货物是在承运人管辖下致损，承运人即应负责。至于赔偿的最高额，《海牙规则》订明承运人对每一装运单位货物损坏赔偿最高金额为 100 英镑；《汉堡规则》修改了《海牙规则》，把赔偿最高额提高为每单位 835 特别提款权，每公斤 2.5 特别提款权。

57. 买卖条件为工厂交货（EXW），到工厂收货时，请问：①用卡车到工厂装货时，工资应由哪方负担？②如用集装箱到工厂装货时又如何？

EXW 是工厂交货价。根据《1941 年美国对外贸易定义修正本》的规定，卖方的义务是：①按照有关合同规定，供应货物及有关凭证。②负担货物的一切费用及风险，直至货

· 84 ·

物依照合同规定时间，置于买方控制之下为止。③在买方的请求和负担货物的风险及费用下，给予买方一切协助，使买方获得所需的出口、进口，或必要时经由第三国过境运输的任何证件。买方的义务为：①在卖方按照合同规定的时间及地点，将货物置于买方控制下时，受领货物，并按照合同支付货款。②负担一切出口应付的税捐。③负担卖方为协助买方取得各种证件所支出的费用。根据以上定义，我们可知不论用卡车或集装箱到工厂装货所需各项费用，均由买方负担。另外，按照《1990 年国际贸易术语解释通则》的规定，EXW 术语下，卖方不承担将货物装上买方备妥的运输车辆或办理出口结关手续的责任。据此规定，上述卡车或集装箱到工厂装货所需各项费用，也应由买方负担。

58. 某贸易商向某制造厂的订货条件是：工厂交货（EXW），贸易商又以 CIF 报价给国外进口商，而货物装上船后，船公司发给不清洁提单（unclean B/L），此责任可否要求由工厂负责？

从题中可知，该贸易商与工厂的订货条件是 EXW，因此应由他本人把所订货物提运至船上，在此期间，应该请公证行检验，如发现短少或破包，应马上告知工厂补充上足够的货物或另行打包，以避免船公司发给不清洁提单（所谓不清洁提单是指承运人在提单上加注了货物外表状况不良或货物存在缺陷，因而有碍结汇的提单）。在信用证支付方式下，银行为了自身的安全，对于“不清洁提单”一般是不接受的。现在货物出现了短损事情，应查明责任在何方，如果是在装船以前发生且是制造工厂的责任时，才应由工厂负责。

59. 买卖双方以 FOB 条件成交时，如买方所洽船只船位不足，在开始装船后，才发现货物不能全数装船，但余量不多。卖方又发现信用证条款规定：不允许分批装运，如要求修改信用证，时间上又来不及，此时应如何处理？

由于大宗物资或散装货的本身的特性，计量不易精确，或者是受运输条件、包装条件的限制，实际装货往往出现多装或少装的现象。在合同中规定这种交货数量上的机动幅度，习惯上称为“溢短装条款”；溢短装一般由卖方决定，但有时在买方派船时，也可由买方决定，或由船方决定溢短装的机动幅度。但是现在即使少装，也达不到规定的交货量，使之能一次装运完。这时，除了协商修改信用证，别无他法。此时，出口商应电请进口商通过开证行修改信用证，允许分批装运。开证行办理正式修改手续后，新的信用证生效。修改手续费由出口方负担。此时，这批货物就可分批装运了。

60. 在以 FOB 或 CFR 条件出口时，如装船时货物掉入海中，承运人将蒙受损失，事先应采取什么措施加以预防？

应该采取对货物投保的措施加以补救，可以让出口商投保装上船为止的平安险。现行的平安险条款所承保的范围，除承保因自然灾害和意外事故所造成的全部损失负责赔偿外，对某些特定情况下的单独海损也负赔偿责任。其中包括：由于自然灾害和意外事故造成的货物的全部损失以及货物在装载、转载或卸货时一件或数件的完全灭失。

61. 信用证上注明集装箱运输，价格条件为离岸价（FOB），如又要求保险条款时，应该如何处理？

根据 INCOTERMS1990 规定，在 FOB 条件下，卖方不负责办理保险手续。保险与否完全由买方自行决定，买方还须办理在目的港的进口和收货手续。由此可知，卖方不需提供保险单。但是有时卖方也接受买方的委托，代为投保，但系属代办性质，没有必然的义务。按照 FOB 条件成交，信用证上又要求保险单是不正常的，除非交易双方有特殊的约定，一般情况下不要接受此类信用证，以免发生变动时不好处理。

62. 买卖合同中的成交条件为离岸价（FOB），或成本加运费价（CFR）时，则买方应在何时办理保险较为适宜？如未投保，是否在船抵目的港后仍有必要投保？如有必要，保险公司是否会接受？投保哪种险较为有利？

按照 INCOTERMS1990 规定，在 FOB 或 CFR 条件下，由买方负担货物越过船舷后的一切费用及风险，因此买方在接到卖方的装船通知后应立即办理投保。但是如果由于某种原因未来得及投保而船已到达目的港，则海上运输的风险已不必再投保。但这并不意味着货物就不需要保险了。货物的陆上运输部分仍需投保，可就这一段投保内陆运输险，可采用仓至仓条款。

63. 请问在 EXW、FAS、CFR、FOB 四种交货条件下，报关费应由谁负担？是出口商还是制造厂？

根据国际商会制订的《1990 年国际贸易术语解释通则》的规定，EXW 是工厂交货，指卖方在其所在地（即工厂或仓库等）将备妥的货物交付买方时，履行其交货义务。特别是，卖方不承担将货物装上买方备妥的运输工具或办理出口结关手续的责任。在买方不能直接或间接办理出口手续的情况下，不应使用本术语。FAS 是船边交货条件，在 FAS 下，卖方根据买方的请求，并由买方负担风险及费用，给予买方一切协助，使买方获得出

口许可证，或政府所签发的有关货物出口的其他证件，也即报关费用由买方承担。在 CFR 条件下，按《1990 年国际贸易术语解释通则》A2 “许可证，批准证件及海关手续”的规定，卖方须自行承担风险及费用，取得出口许可证或其他官方批准证件，并办理货物出口所需的一切海关手续。由此可知，CFR 条件下的报关费用由卖方负担。在 FOB 条件下，与 CFR 一样，报关费用也由卖方负担。

64. 按 CIF London 条件成交，卖方是否要在伦敦交货？

虽然我们一般将 CIF 称为到岸价，但千万不要将此误解为卖方应在目的港交货，并承担至目的港的所有费用。其理由是：（1）CIF 的交货地点在装运港，而不是目的港。（2）按 CIF 术语成交，卖方只负责货物在装船时越过船舷之前的风险，运输途中的风险由买方负担。（3）采用 CIF 条件，卖方虽负责将货物运至目的港的正常运费和保险费，但并不负担到达目的港之前的一切费用。可见，按照 CIF London 条件成交，卖方是在双方约定的装运港交货，而不是在伦敦交货。

65. CFR C₅ 或 CIF C₅ 的条件中 C₅（5% 的佣金）是 FOB 的 5%，还是 CFR 或 CIF 的 5%？

佣金是指中间商因介绍交易或代买代卖商品而索取的报酬。在国际贸易中，凡价格中包含佣金的，称为“含佣价”。理论上，CFR C₅ 或 CIF C₅ 条件中的 C₅ 应按 CFR 或 CIF 的 5%，而不是按 FOB 的 5%。例如：假设 $CIFC_5 = D. M. 10000$ ， $CIF = 2$ 。则， $x + 0.05x = D. M. 10000$ ， $\therefore x = D. M. 9523.81$ ， $\therefore C_5 = x \times 0.05 = D. M. 476.19$ 。但按国际贸易习惯，计算佣金应以 FOB 为基数，因为 CFR 中的运费和 CIF 中的运费、保险费，分别为轮船公司和保险公司所得，非卖方收益。在实务上，我国目前大都按发票金额来计算，即 CFR C₅ 或 CIF C₅ 金额（含佣价）的 5% 计算其佣金，这样做只是为了便利，不是很正确的方法。有时，出口商采用此法时在合同中订明：The commission stated here in will be Calculated and paid on CFR (or CIF) basis.

66. 输往美国的货物如目的地不在港口附近而在内地时，其运输方式有“海陆桥”及“内陆转运”，请问两者有何区别，运费有何不同，请以到岸价（CIF）及离岸价（FOB）的报价方法分别说明。

海陆桥是联合运输的一种形式，是陆海联运，海运至美国的货物在运抵西部港口后，由承运人安排货物陆上运输至东岸港口或内陆转运站。海陆桥与内陆转运不同，内陆转运

没有海上运输部分，内陆转运是轮船公司为争取货物运输，特别安排货物转运至内陆转运点的一种运输方式，内陆转运所发生的一切费用都由船方负担。至于以 FOB 及 CIF 分别说明这种情况，则是无关紧要的，因为二者的报价方法与这两种运输方式的运费的计算无关，二者有一点区别：CIF 中运费由卖方出，FOB 下，运费由买方出。

67. 国内厂商向出口商报价言明 FOB US \$ 15 包括佣金 5%，请问出口商向国外进口商如何报价法？是否报离岸价 15 美元或再高一点？在这种价格下，出口商可否与国内工厂订约，言明工厂必须负责一切出口手续所产生的费用，直至将货装上船为止？

关于此报价是否合乎出口商的心愿，要由出口商自己决定，他可以报 FOB US \$ 15，也可再报高一点。只是信用的问题需要解决。进口商开立的信用证是以出口商为受益人。出口手续及费用要由出口商负担，贸易商需将此费用转嫁给工厂。为此，出口商可在与国内厂商的代理合同中订明工厂必须负责一切出口手续所产生的费用，直至将货装上船为止。

68. 运动杂货品如塑料鞋、篮球等的出口报价条件为 CFR（成本加运费）或 CIF（到岸价）时，由于不知买方的采购数量，故报价时需将运费摊入每一单价内，此时运费应如何计算方合理及简单？

如果报价所发的为实盘，交易的主要条件，包括商品品名、规格品质、数量、单价、包装、支付方式等条件一般都应该明确和完备。在已知货物数量的情况下，只要以运费除以买卖数量，即可得出单位运费。

在所发报价为虚盘时，由于交易的数量可能尚未确定，因此不易计算单位运费。但在这种情况下，一般都要在报价中规定一个最低的成交数量，因此单位运费可以先以这一最低成交数量进行大致计算，待确定具体的成交额后，再计算出准确的数字。

69. 大宗物资进口（如黄豆、玉米、小麦等），以离岸价（FOB）及成本加运费价（CFR）（但必须将 FOB 及 CFR 分开报）招标时，国外供应商为什么总是压低 CFR 价而提高 FOB 价？

大宗物资的国外供应商之所以压低 CFR 价而提高 FOB 价，是因为按 CFR 成交比较有利。按照国际贸易习惯，在 CFR 条件下，由卖方负责租船订舱，供应商可从中得到许多好处：（1）供应商可以从船公司得到好处；（2）供应商自己负责找船，能够恰当安排货物的装运，不致发生迟装；（3）供应商可以利用溢短装条款减少货价涨跌的风险。所谓

溢短装条款是指在合同中规定允许少装或多装合同数量的百分之几的机动幅度。如涨价，则少装，如跌价，则多装。但若按 FOB 成交，这一好处则为买主所得，对供应商极为不利。但是为了防止在市价波动时，享有溢短装权利的一方故意多装或少装，合同中可规定对多装或少装部分按装船时的市价计算，合同中如未对溢短装部分规定作价办法一般可以按合同规定的价格计价。

70. 某公司产品与油价有密切的关系，据成本分析部门的分析，油价每上涨 1%，公司产品每打成本将增加 1 美元。由于油价随时有调整的可能，该公司为避免因油价的调整而受损，拟在报价单上加注油价调整条款，如何表达较妥？

由于该公司产品的成本与油价有密切关系，随油价上升，产品成本也将有较大幅度的增加，如果不能够随时调整货价，该公司可能会因油价的变动而发生较大的损失，因此，为避免这种风险，应该在报价单中加注油价调整条款，声明货价将随油价上涨而作适当调整。对这种条款，进口方基于买卖中的公平诚信原则，也会予以接受。

这一条款可以表述如下：

Oil price adjustment clause : The price of the product is based on the present oil price promulgated by Chinese Petroleum Corp. If the oil price increase , of each 1% increase , the price of the product shall be increased US \$ 1 per dozen.

油价调整条款：本产品的价格将基于中国石油公司所颁布的石油价格。油价每上涨 1%，本产品价格将上涨 1 美元/打。

71. 某公司收到国外供应商报价单，其中价格部分以 US \$ 153 per set FOB Japanese port (s) , O. P. O 表示，在这里 O. P. O 代表什么意思？

O. P. O 即 “ one price only ”（没有二价），这是国外供应商对其所发实盘的肯定，如果该公司接受了这一报价，报价单中其它交易条件也完备，双方交易即可成立。

报价单是一种由出口方事先印好固定格式，其中包括货物名称、品质规格、数量、包装、单价、交货期、支付条件、备注等项目，填写后寄给进口方的发盘形式。如果报价单中已具备了实盘的基本条件，则为实盘。如果报价单中交易内容不确定或不完备，则为虚盘。

在我国外贸实践中，一般将报价区分为“实盘”与“虚盘”两种。“实盘”在法律上的专用语为“要约”（offer）。按《联合国国际货物销售合同公约》规定：“向一个或一个以上特定的人提出的订立合同的建议，如果十分确定，并且表明要约人在得到接受时承

受约束的意旨，即构成要约。一个建议如果写明货物并且明示或默示地规定数量和价格，或者规定如何确定数量和价格的方法，即为十分确定。”

因此，价格的确定是其中必不可少的条件之一，国外供应商注明 *O. P. O*，正是为了表达这一明确的订约意图。

72. 某公司以 CFR（成本加运费）价外销一批水泥，合同中规定应于装船前将船名通知买方，且须经同意后，才可装船。卖方根据此条款，谈妥船只后，将船名通知买方，并获其同意。然而事后才获悉该船是逾龄船，所以买方保险时不得不付出巨额的附加保险费（A. P.）损失惨重。问：在 CFR 条件下，这种逾龄船的保险费应由卖方还是买方负担？国际惯例如何？

在国际商会《1990 年贸易术语解释通则》中，规定在以成本加运费价（CFR）成交时，保险费要由买方自行承担。但对于这种逾龄船保险费的负担，则要根据买卖双方在合同中事先是否已有约定而确定双方的责任。

如果双方在合同中对于货物所装船只的种类没有作任何规定，则要按照国际惯例确定责任归属。

在华沙——牛津规则中，具体的规定如下：如买卖契约中未约定应雇用船舶的种类，或仅以“船舶”的笼统字样规定，除按特殊贸易习惯外，卖方有权将货品装载于同类货品在该航路上装运的同类船舶。

如果水泥在通常情况下都是以逾龄船装运，这种保险费的支出可以不由卖方承担。但实际上，以逾龄船运载水泥并不是国际贸易运输中的经常做法，所以卖方在双方没有事先约定船舶种类的情况下，是无权自行决定以这类船舶进行运输的，由此而造成的买方巨额保险费的损失，也应由卖方负责赔偿。

还有一种情况，即卖方所确定的船舶，都要经买方同意后才能进行装运发货。船舶的种类是由买方决定的，货装逾龄船所增加的保险费支出也应由买方自行承担。

73. 进口商已开信用证（可转让、可分批装货），到期时应出口商的要求修改信用证，而进口商只答应 10 天内修改（出口商限定 7 天内修改），最后出口商也同意，但出口商由此提出先运出 80% 数量，其余 20% 要求加价，从进口商的立场看应如何处理？（1）合同成立，价格可随市场行情升降吗？（2）如果 80% 仍有利可图，20% 的余量可以取消吗？（3）为防止出口商变相涨价，在信用证上或契约中如何限制？

（1）在对外贸易中，合同具有最高法律效力。买卖双方之间的合同一经订立，任何

违反合同的行为都是不允许的。双方都必须依照合同履行其义务，任何一方的不履约都构成了对合同的违反，另一方有权请求法律上的裁决。因此，在合约中已明确规定货物价格后，买卖双方必须以这一价格成交，不能再随市场行情的变化，使价格有所升降。出口商要求加价是不合理的。

（2）基于上述原则，合同中对于成交数量已作了明确规定后，这一数量也不能随意变更，不能因市场行情变化，任意取消订货或供货，因此 20% 的余量不能取消。

（3）在信用证中一般不宜加入防止出口商变相涨价的条款，这是因为，信用证是开证行与受益人（出口商）之间的契约，开证行凭受益人提交符合信用证条款的单据付款，而不过问货物本身等其他问题。简言之，银行在信用证业务中不涉及进出口商之间的具体交易过程，信用证是典型的“单据业务”。但进口商可以在买卖合同中经过与出口商协商后订入如下条款：No price adjustment shall be allowed after conclusion of contract。合同签订后不允许任何价格调整。这样可以保证出口商按合同供货，不进行变相涨价。

第三章 国际贸易实务（三）

数 量

1. 在进出口贸易洽谈时，应如何与外商订立数量条款？主要应注意哪些事项？

在进出口贸易洽谈时，订立数量条款要合理确定进出口商品的数量。在出口商品数量上，要做到：（1）适应国内生产能力以及货源供应情况；（2）随国外市场供求变化调整出口数量，防止因大量出口引起价格下跌造成的损失；（3）保证经常、均衡、适时的供应，巩固市场，扩大销路；（4）出口商品数量要适应国外客户的资信与经营能力，避免因客户不能履约造成的损失。在进口数量确定上，要适应国家一定时期内的需要以及国外市场的供应状况。除合理确定进出口商品的数量外，订立数量条款还要确定准确的成交数量，确定恰当的计算方法，其中最重要的是确定计量单位和计量方法。订立数量条款要注意以下事项：（1）从实际出发，合理订好溢短装条款。由于某些商品计量不易准确，或受包装或运输工具限制，装运时不能准确符合成交数量，必须在合同中规定交货数量有一定的机动幅度，可以多交或少交若干，这样规定的条款，叫做“溢短装条款”。合同中对数量机动范围内溢短装部分的计价方法一般有两种，一种是按照合同价格计算，一种是按装船时的市价计算。采用后一种方法的目的主要是为了防止享受溢短装权利的一方在市场价格波动时，利用溢短装条款故意多装或少装。按照国际市场的习惯，合同中如未对溢短装部分规定定价方法，溢短装部分应按照合同价格结算。（2）对数量条款的各项规定，应力求用词明确、具体，避免使用笼统含糊的字眼。数量条款规定得具体明确，可以避免事后不必要的纠纷。在签订合同时，一般不要在数量条款中只规定“约”量的字眼。因为“约”数的含义，在国际上有不同的解释，有的解释为2.5%，有的解释为5%，还有的解释为10%，为了避免在合同执行中引起不必要的纠纷，除非买卖双方对“约”数的含义已有协议或默认，合同条款中最好不要规定“约”数，而应明确规定溢短装的幅度。

2. 请区别一下毛重（Gross Weight）、净重（Net Weight）、净净重（Net Net Weight）、以毛作净（Gross for Net）。

毛重、净重、净净重、以毛作净都是国际贸易中用来计量商品重量或商品计价重量的方法。毛重指商品本身的重量。净重指商品本身的实际重量，不包括包装（皮重）的重量，等于毛重减去皮重。以毛作净是指有些商品因包装本身不便分别计量（如卷筒白报纸），或因包装与商品价格差不多（如价值较低的农副产品），采用按毛重计价。净净重是指从毛重中减去外包装的重量为净重，再从净重中减去内包装的重量即为净净重。

3. 计算皮重的方法有几种？

在国际贸易中为了计算净重，必须计算皮重。计算皮重的方法有四种：（1）实际皮重。即以包装经过衡量后的实际重量作为皮重；（2）平均皮重。有些商品包装的材料和规格比较划一，衡量时可以抽出若干件商品的包装，求得其包装重量的平均值，称为平均皮重；（3）习惯皮重。有些规格化的包装，其重量已为市场所公认，无需在每笔交货中逐件重复衡量，称为习惯皮重。（4）约定皮重。即以买卖双方事先协商约定的包装重量为皮重，勿需经过实际衡量。

4. 纯净重是什么意思？请举实例说明。

外销商品有内包装和外包装，内包装（Inner Packing）又称为销售包装、小包装或直接包装，外包装又称运输包装、大包装。内包装除了保护商品外，还具有美化商品、宣传推广、便于销售和使用等作用，外包装主要在于保护商品，便于运输，减少运费，便于储存和计量等。

在商品计重方法上，习惯上把包括外包装在内的重量称为毛重（Gross Weight），以毛重中扣除外包装重量后即为净重（Net Weight），而再从净重中扣除内包装重量就是纯净重（Net Net Weight）。比如外销纺织品，除了内包装塑料包以外，还有外包装，以便海上运输和装卸。此时包括外面包装箱的重量为毛重，除去包装箱的重量称为净重，再除去内包装塑料袋的重量为纯净重。

一般在装箱单（Packing List）和重量单（Weight List）中，仅要求载明货物的毛重和净重，很少有要求也载明纯净重的。

5. 就外汇银行而言，短装（shortage）与分装（partial shipment）区别在何处？当信用证规定不能分装时，在多少百分比之间视为短装？

短装即指交货数量少于合同规定数量。而分批装运是指一笔成交数量大的货物，可以分若干批于不同航次装运。

按《跟单信用证统一惯例》（第500号出版物）第39条规定，凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额或信用证规定的数量或单价时，应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过10%的增减幅度。除非信用证规定所列的货物数量不得增减，在支取金额不超过信用证金额的条件下，即使不准分批装运，货物数量也允许有5%的伸缩。但信用证规定货物数量按包装单位或个体计数时，此项伸缩则不适用。

在磋商交易和签订合同时，一般都应明确规定具体的买卖数量。但对于某些不易计量准确，或受包装、运输条件影响较大的商品，其实际交货数量往往不易符合合同规定的某

一具体数量，构成多装或短装。为避免由此引起争议，一般在合同中规定一个交货数量的机动幅度。这就是随附于数量条款中的溢短装条款。如：**1000yds. with 5% more or less, at seller's option**（1000 码，卖方可溢装或短装 5%）；**6000 Metric tons, 10% more or less, at buyer's option**（6000 公吨，10% 上下，由买方决定）。必要时，在溢短装条款中规定溢装或短装部分的商品价格。

关于分批装运，从卖方来说，成交数量大，货源不充分或租船有困难时，总是希望准许分批装运。就买方来说，因为分批装运不仅会增加接货手续，而且费用和 risk 都会相应增加，所以除非买方在消费上或转售上或资金困难时是不希望分批装运的。在国际贸易中，对分批装运中有两种规定方法：（1）只规定“准许分批装运”，不作其他限制。（2）订明分若干批装运，并规定每次装运的时间和数量。在出口方对货源和船期没有把握时，一般不宜采用第二种规定方法。

6. 货物在海运中受损或短少，是应先向船方还是先向保险公司索赔？其手续如何进行？

货物在海运途中受损或短少，应视责任所在确定索赔对象，一般确定索赔先从船公司考虑。如果货损是由于船方责任，诸如堆置不当、隔仓不良或通风不佳所致，则可持卸货检验公证书及索赔帐单向船公司索赔。关于船公司的赔偿责任在《海牙规则》第四条中有若干规定。至于船公司对承运货物的损害赔偿受责任限制，其中赔偿不足部分可另向保险公司索赔。如果货物装船时船公司签发的是清洁提单，而在运输途中发生海难或其他外来因素所致损失，船公司按规定又不负责赔偿，则应于卸货后取得进口公证报告、事故说明文件、提货单据及索赔帐单向保险公司索赔。

7. 自国外进口矿石，因为提货方常申请船边提货，如货物短载，往往提货后才发现，这种情况下可否向出口商索赔？

在船边交货条件下，卖方负担为将货物送到船边所必需的检验（如检验品质、丈量、过磅、计数）费用。对买方来说，应要求卖方货物重量检验公证报告，以便在卸货发现短载时，根据责任所在向卖方、船公司或保险公司索赔。一般在进口矿石的船边交货价格条件下，在合同中和信用证上规定以卸载重量（Landed Weight）为准计重，并在信用证上规定卖方只能根据装载重量（shipped weight）取款 90% 左右，另外余额则按卸载重量计算金额后，再确定调整。就本例来说，卖方在交货过磅时就已短量，则可向出口商请求赔偿，但如果出口商在装船过磅时提供重量检验证明，则出口商很难再担负短载责任。

8. 信用证上写着 5 000 码, 依统一惯例, 其数量可增减 5%, 然而信用证上又注明数量增减不得超过 2%, 请问是依据 2% 还是 5% ?

《跟单信用证统一惯例》(第 500 号出版物)第 39 条规定:“除非信用证规定所列的货物数量不得增减, 在支取金额不超过信用证金额的条件下, 即使不准分批装运, 货物数量也允许有 5% 的伸缩。但信用证规定货物数量按包装单位或个体计数时, 此项伸缩则不适用。”但既然信用证已规定“2% More or Less in Quantity Acceptable”, 则就不应引用统一惯例的 5% 幅度。产生这种疑问实际上是对统一惯例第 39 条的一个误解。

9. 信用证上金额注明“不超过总额 5 000 美元”, 此项货物为布匹, 并注明大约 5 000 码, 每码 1 美元, 依信用证统一惯例, 其可有大约 10% 的数量增减, 若出口时以 5 500 码的布押汇, 是否有问题?

《跟单信用证统一惯例》(第 500 号出版物)第 39 条规定, 凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额或信用证规定的数量或单价时, 应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度。

在本例中, 信用证金额上既然已注明“Not exceeding a total of US \$ 5000”, 每码单价 1 美元, 则出口商最多只能装出 5 000 码, 并以 5 000 美元的汇票申请押汇。按统一惯例解释, 出口商最少可装运 4 500 码, 按 4 500 美元汇票金额申请押汇。但如按统一惯例装运 5 500 码以 5 500 美元汇票金额押汇, 由于 5 500 美元超出信用证金额 500 美元, 押汇银行肯定不予接受。那么剩下 500 美元只能以托收方式办理收款了。

10. 某公司产品是以“箱”或“支”为单位, 而信用证上只说明品名而未指明数量, 请问是否可享受信用证统一惯例第四十三条的 $\pm 5\%$ 容许差额?

《跟单信用证统一惯例》(第 500 号出版物)第 39 条规定: 除非信用证规定所列的货物数量不得增减, 在支取金额不超过信用证金额的条件下, 货物数量允许有 5% 的伸缩。但信用证规定货物数量按包装单位或个体计数时, 此项伸缩不再适用。

依本条款后半句解释, 例中不能享受统一惯例规定 $\pm 5\%$ 的伸缩幅度。虽然在信用证上没有规定数量, 但从发票上却可以看出箱的数目以及单价。

11. 对于合同中的数量条件, 如使用集装箱运输时因集装箱尺寸不一, 实际出运数量常与信用证的合同数量有出入, 不能符合其条件, 是否可加“大约”字句以示 $\pm 10\%$ 的宽容范围?

《跟单信用证统一惯例》（第 500 号出版物）第 39 条规定：凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额或信用证规定的数量或单价时，应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度。所以，就卖方而言不论买卖合同或信用证上，在数量条件上加列“about”一词确实较为方便，卖方交货时有一个机动幅度。

不过，卖方在签订合同以集装箱装运时，应先按集装箱容量算出适当的数量，作为合同中交货数量的基础。我国对集装箱的重量系列，规定采用 5 吨、10 吨、20 吨、30 吨四种，相应型号规格见下表。其中 5 吨和 10 吨集装箱，主要用于国内运输。20 吨和 30 吨集装箱，主要用于国际运输。

目前，世界上流行的集装箱的国际规格是由国际标准化机构“IOS”制定的，主要分为 20 英尺和 40 英尺型两种：

1. 20 英尺的尺寸有二种 8 × 8 × 20 型

外体积： $2438\text{mm} \times 2438\text{mm} \times 6058\text{mm} = 36\text{m}^3$

内容积： $2261\text{mm} \times 2354\text{mm} \times 5937\text{mm} = 31.6\text{m}^3$

86 × 8 × 20 型

外体积： $2591\text{mm} \times 2438\text{mm} \times 6058\text{mm} = 38.2\text{m}^3$

内容积： $2390\text{mm} \times 2354\text{mm} \times 5937\text{mm} = 33.4\text{m}^3$

2. 40 英尺箱的尺寸有二种 8 × 8 × 40 型

外体积： $2438\text{mm} \times 2438\text{mm} \times 12192\text{mm} = 72.4\text{m}^3$

内容积： $2263\text{mm} \times 2354\text{mm} \times 12061\text{mm} = 64.2\text{m}^3$

86 × 8 × 40 型

外体积： $2591\text{mm} \times 2438\text{mm} \times 12192\text{mm} = 77\text{m}^3$

内容积： $2390\text{mm} \times 2354\text{mm} \times 12061\text{mm} = 67.8\text{m}^3$

我国集装箱外部尺寸、公差和总重表

型号	外部尺寸（毫米）						总 重 (公斤)
	高		宽		长		
	尺寸	公差	尺寸	公差	尺寸	公差	
1AA	2591	0 ~ -5	2438	0 ~ -5	12192	0 ~ -16	30 , 180
1CC	2591	0 ~ -5	2438	0 ~ -5	6058	0 ~ -16	20 , 320
10D	2438	0 ~ -5	2438	0 ~ -5	4012	0 ~ -5	10 , 000
5D	2438	0 ~ -5	2438	0 ~ -5	1968	0 ~ -5	5 , 000

12. 在某一买卖合同中的数量条件中有如下的规定：数量 10 000 吨 ,可溢出 10% ,按装运数量计价 ,但卸货量短少如超过 3% 时 ,超过 3% 部分由卖方负担。假设卖方装出重量为 10000 吨 ,实际卸货重量为 9500 吨 ,请问买方应按多少重量付款 ?又假如合同中约定 :按装运数量计价 ,但卸货数量短少如超过 3% ,短少部分全由卖方负担 ,则买方应按多少重量付款 ?

前后两项设计价重量都是以装运重量 (shipping weight) ,只是前者卸货运量短少超过 3% 时 ,即卸货运量短少超过 3% (300 吨) 部分由卖方负担 ,在计价时予以扣除。而后者是如卸货运量短少超过 3% 时 ,其短少部分全由卖方负担。举例说明就是 :

对于前者 ,如果实际装运数量 10000 吨 ,实际卸货数量 9900 吨 ,则计价数量为 10000 吨 ;如果实际装运数量 10000 吨 ,实际卸货数量 9500 吨(超过 3% 限度 200 吨) ,则实际计价重量为 9800 吨。

对于后者 ,如果实际装运数量 10000 吨 ,实际卸货数量 9900 吨 ,则计价数量为 10000 吨 ;如果实际装运数量 10000 吨 ,实际卸货数量为 9500 吨(超过 3% 限度 200 吨) ,则实际计价重量为 9500 吨。

所以在例中装运重量为 10000 吨 ,卸货重量为 9500 吨时 ,除非在海运中发生保险事故 ,使短少量部分由保险公司赔偿 ,从而可以在计价金额中加上短少部分以外 ,在前者规定情况下计价重量为 9800 吨 ,在后者情况下计价重量为 9500 吨。

13. 某公司外销一批化学品至东南亚 ,其中某种化学成分 ,公司报出时言明至少 (minimum) 95% ,但客户改为超过 (more than) 95% 。请问 minimum95% 与 more than 95% 有何差异 ?

minimum95% 意思为最小量是 95% , more than95% 是超过或多于 95% ,两者区别在于前者包括 95% ,而后者不包括 95% 。即前者在货物成分为 95% 时算为符合合同规定 ,而后者即为货物不符。显然后者对货品限制较前者严格一些。

14. 某公司进口货物时 ,常发现短缺或质量不符 ,请问有何防止方法 ?

国际贸易中的商品检验 ,是指商品检验机构对进出口商品的品质、重量、包装、标记、产地、残损等进行查验分析和公证鉴定 ,并出具检验证明。对商品检验的目的 ,在于通过有资格的非当事人出具证明 ,作为买卖双方交换货物、支付货款和处理索赔的依据 ,也作为确定与进出口商品残损有关的承运人、保险人、港务装卸部门等责任的依据。商品的检验条款一般包括 :检验机构 ,检验权与复验权 ,检验与复验的时间与地点、检验标准

与方法、检验证明等。

在实际上，出口商不讲信用，交付货物不符，甚至诈骗货款之事不会少见。对于进口方为维护自己利益，可从以下几个方面注意：

（1）做好信用调查，选择可靠的客户。在检验条款中指定信誉好且对我方有利的商检机构。现在世界各国一般都设有专业性商检机构。在这些商检机构中，一种是国家设立的官方商检机构，一种是由私人或同业公会、协会等开设的公证行（surveyors）或公证人。在对外贸易中与我国业务较多的有：①美国食品药品监督管理局；②美国粮谷检验署；③美国担保人实验所；④国际羊毛局；⑤英国嘉碧国际有限公司；⑥英国劳氏公证行；⑦日本谷物检定协会；⑧日本海氏检定协会；⑨日本海外货物检查株式会社；⑩罗马尼亚商品检验局；⑪瑞士日内瓦通用鉴定公司。

（2）检验时间最好规定在装船时实施，以免货物调换。

（3）检验证明要求押汇银行签字，以防止出口商伪造公证书。

（4）在合同中签定罚金条款，规定卖方交付货物不符时处以罚金。

（5）规定进口方有复验权。以下是对进口货物规定买方有复验权：

以装运港……商检机构签发的品质和重量（数量）检验证书作为有关信用证项下议付所提出单据的一部分，买方对于装运货物的任何索赔，须于货物到达目的港…天内提出，并须提供经卖方同意的公证机构出具的检验报告。

15. 某出口商外销一批化学品，出口商在出口地已作商检，进口商于进口地也作商检，但两个商检结果其纯度不同，请问如何解决？

在进出口商品检验中，较为公平合理的做法是以装运港的检验证书作为议付货款的依据，而货到目的港后，允许买方对货物进行复验。按此规定方法，卖方既可以在装运时，由当地商检机构出具商品检验证书，作为卖方用托收方式或用信用证的方式收取或议付货款的凭证之一，又允许买方于货到目的港后，对货物进行复检。经复验后，如发现货物品质、重量（数量）与合同不符，并确属卖方责任时，买方可凭目的港检验机构所出具的检验证书向卖方提出异议。

在本例中，如果目的港复检发现因包装不合乎规定而导致出现误差，可以向出口商提出索赔；如果目的港复检结果表明包装符合合同规定，但因运输途中损失，致使化学品发生变化，则可视责任所在向船公司或向保险公司索赔；但如果两种检验结果不同是由于化学品本身变化所致，可同出口商方面协商解决。

装船时检验结果与目的港卸货后检验结果有差异，这是实务中一个常见问题。为了分

清责任，避免纠纷，有的进出口公司在规定买方有复验权的同时，还规定双方检查结果相异的处理方法。如果双方检验的差距在 0.5% 的幅度以内，以目的港商检结果为准，如超过 0.5% 这个幅度，则由双方协商解决，协商不成时，可提交第三国检验机构进行仲裁检验。如买卖双方的差异在 0.3% 幅度以内，应由买卖双方平均分担。

16. 某公司自 A 港装冷冻鱼货 50 吨（散装），并经公证处公证在案，船运到 B 港卸货 48 吨，也经公证处公证，请问航运中失重 2 吨，投何种保险可获理赔，船方对于失重是否负赔偿责任？

一般来说，货物海运途中失重或短少可从投保一切险中得到补偿，或者投保平安险或水渍险再附投短量险即可。按中国人民保险公司《海洋运输货物保险条款》，保险公司不承担由于下列原因所引起的损失：（1）被保险人的故意行为或过失所造成的损失；（2）属于发货人责任所引起的责任；（3）在保险责任开始前，被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失；（4）被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性以及市价跌落、运输延误所引起的损失或费用；（5）本公司海洋运输货物战争险条款和货物运输罢工险条款规定的责任范围和除外责任。所以本例中，货物系冷冻鱼且又是散装货，保险公司很难受理这种货物失重保险。

至于船公司的损失赔偿责任，在《海牙规则》第四条有详细规定。一般船运公司所签发的提单上均说明：承运人对散装货物的短载不负责任，这就是一般所说的散装货条款（Bulk Cargo Clause）。

17. 国内某进口公司从日本进口一批彩电，共 4 000 台。合同中规定 4 种规格的电视要平均搭配，即 24 英寸、20 英寸、18 英寸、16 英寸的彩电各 1000 台。但我方在验货物后发现 4000 台彩电均为 24 英寸，请问我方应采取什么措施为好？

在国际贸易中卖方向买方提供的货物品质和数量必须与买卖合同规定的条款完全一致，否则买方有权提出拒收，全部或部分退货以及提出索赔要求。在上述进口交易中，卖方提供的货物的品质和数量与合同条款不一致，因此我方进口公司有权提出上述三种要求中的任意一种。如果采取拒收，或全部或部分退货的方式，卖方面临将货物运回国内，遭受很大经济损失的危险，因此从发展双方经贸关系，减少双方损失的角度出发，应及时与卖方联系，指出所交货物与合同规定不符，寻求解决的途径，或者由我方代卖，或者由卖方在我方国内寻求其他的买主，或者在修改交易条件的前提下由我方接收货物。由于卖方未能按合同规定向我方提供货物，会使我方在改变国内合同或销售中遭受一定经济损失，

因此无论采取何种解决方式，都应保证我方损失能够得到合理补偿。在此基础上，应本着发展业务关系，减少卖方经济损失的原则，与卖方妥善协商解决纠纷。

18. 黑龙江省某贸易出口公司与俄罗斯进行一笔黄豆出口交易。合同中的数量条款规定如下：每袋黄豆净重 100 公斤，共 1000 袋，合计 100 吨。但货物运抵俄罗斯后，经俄罗斯海关检查发现每袋黄豆净重只有 94 公斤，1000 袋，合计 94 吨。当时正遇市场黄豆价格下跌，俄罗斯以单货不符为由，提出降价 5% 的要求，否则拒收。请问俄罗斯的要求是否合理，我方应采取什么补救措施？

在出口贸易中，原则上应按合同规定数量交货。国际商会“跟单信用证统一惯例第 500 号”中第 39 条规定：“除非信用证规定货物的指定数量不得有所增减，在付款总额不超过信用证金额条件下，即使不准分批装运，货物数量允许有 5% 的伸缩。但信用证规定的货量如按包装单位或个体计数者，此伸缩则不适用。”可见我方短装货物属违约行为，对方提出降价要求是合理的。由于对方提出降价是鉴于国际市场价格下跌，我方可与对方协商以国际市场现价成交，以减少损失。

19. 大连某出口公司向日本出口一批大米，在洽谈时，谈妥出口 2 000 公吨，每公吨 US \$ 280 FOB 大连口岸。但在签订合同时，在合同上只是笼统地写了 2 000 吨，我方当事人认为合同上的吨就是指公吨而言，而发货时日商却要求按长吨供货。请问外商要求是否合理，应如何处理此项纠纷？

这是一起外商利用合同中对计量单位的规定不严格而要求多付货物的纠纷事件。由于双方在洽谈时采用的单位是公吨，同时作为计量单位的吨又有公吨、长吨、短吨等不同的解释（长吨大于公吨，公吨大于短吨），因此外商提出的是不合理的要求。处理这起买卖纠纷可以采取两种解决办法，一种是将合同中笼统规定的吨改为公吨，仍维持原合同价格，另一种是按外方要求将合同中的吨改为长吨，但原合同中的价格也要按长吨与公吨之间的比例作相应更改。

20. 内蒙古某出口公司向韩国出口 10 公吨羊毛。在合同中规定按公量计算，标准回潮率定为 11%。经抽样证明，10 公斤纯羊毛用科学方法去掉水份净剩羊毛 8 公斤，亦即该批货物的实际回潮率为 25%。通过下式计算：公量 = 实际重量 × (1 - 实际回潮率) × (1 + 标准回潮率)，求得上述货物的公量为 8.325 公吨，问这一计算方法是否正确？

回潮率是含水量与干量的比值，不是含水量与干量加含水量的和的比值，因此上述计

算公量的公式是错误的。正确的公式应为：

公量 = 实际重量 \times (1 + 标准回潮率) / (1 + 实际回潮率)。通过这一公式可以计算出 10 吨货物的公量为 8.88 公吨。我方向韩国出口 10 公吨羊毛，折算为实际货物重量为 $10 \times \frac{10}{8.88} = 11.26$ 公吨。

21. 上海某出口公司与日商成交出口 200 吨大米，合同规定用袋装，每袋净重为 70 公斤，总量可以有 4% 的机动幅度。请问：在信用证金额也有 5% 增减的情况下该批货物最多能装多少袋，最少应装多少袋才不至于违反合同的有关规定？

由于信用证金额有 5% 增减，在 4% 的总数量机动范围内的数量变动不会超出信用证金额的限制。该批货物最少为 $200 \times (1 - 4\%) = 192$ (吨)，合 $192000 \div 70 = 2742.9$ (袋)，即最少应装 2743 袋。该批货物最多为 $200 \times (1 + 4\%) = 208$ (吨)，合 $208000 \div 70 = 2971.4$ (袋)，即该批货物最多为 2971 袋。因此，为了不违反合同的有关规定，这批货物最少应装 2743 袋，最多应装 2971 袋。

22. 黑龙江某出口公司向前苏联出口一批黄豆，合同规定：每公吨 180 美元，共计 1,000 公吨，并且规定数量可增减 10%。从前苏联开来的信用证中规定金额为 18 万美元，1,000 公吨。我方工作人员认为数量可增减 10%，便以 1,100 公吨发货装运。请问我方凭单证向银行议付时是否会遭到拒付？为什么？

在上述案例中，我方凭单证向银行议付时会遭到拒付。在上述交易中，虽然合同规定数量可增减 10%，但由于买方在开来的信用证中规定金额为 18 万美元，1,000 公吨，没有相应规定 10% 或更大的机动范围，而在使用信用证作为支付方式时，银行议付以信用证规定的金额为限，如果议付金额超出信用证金额，就要遭到银行拒付。在遇到信用证条款与合同条款不一致的情况下，出口方在发货前应要求进口方按合同规定修改信用证条款，或者按信用证规定的数量和金额发货。

23. 在进出口贸易中，常常发现有的国家在开来的信用证上要求在装箱单上分别注明毛重、净重、净净重。请问这有何用途？

有些国家进口商品征收从量税，即按商品重量征收关税。而目前各国在按量征税时，对重量的计算又不一致，分别按毛重、净重和净净重征税。外商要求在装箱单上注明毛重、净重、净净重是因为与征税有关。

第四章 国际贸易实务(四)

品质与包装

1. 请说明一下在进出口贸易中表示商品品质的方法有哪些？

在进出口贸易中表示商品品质的方法主要有五种 (1) 凭样品。交易双方以样品作为买卖和交货品质的依据,称为“凭样品买卖”。“凭样品买卖”又分为“凭卖方样品买卖”和“凭买方样品买卖”。(2) 凭规格、等级、标准。“凭规格买卖”指用反映商品品质的若干主要指标如成分、含量、纯度、大小、长短、粗细等作为确定商品品质的方法。“凭等级买卖”指以商品等级作为质量标准。“凭标准买卖”指以由政府机关或商业团体统一制定和公布的规格或等级作为表示商品品质的方法。(3) 凭牌名或商标。“凭牌名或商标买卖”指对某些品质稳定、规格划一、在市场上树立了良好信誉的商品不采用凭样品或标准买卖,而凭厂牌商标买卖。(4) 凭产地名称。“凭产地名称买卖”是指有些商品,特别是农副土特产品,受产地自然条件和传统生产技术影响较大,一些历史较长、条件较好地区的产品,由于品质优良并有一定特色,因此采用产地名称作为产品品质的重要标志。(5) 凭说明书。“凭说明书买卖”指在交易时以说明书说明商品的构造、规格、性能、功效以及使用方法。

2. 出口商应如何与国外进口商订立合同才可避免对品质规格方面的索赔？

在国际贸易中,对于由于品质异议而引起的索赔是不能绝对避免的。但在合同中合理地规定商品品质,又确实能减少这种由于品质不符合合同所引起的索赔。以下就分别从凭样品买卖和凭品质标准买卖作一叙述。

(1) 凭样品买卖(*sales by sample*)。即指交易双方约定以样品作为交货的品质依据的买卖。在凭样品买卖中有三项默示意思(所谓默示即合同中虽无明文规定但根据交易情况可以推断出当事人会有的某种意思):一是整批货物均与样品(此样品称为标准样品)一致;二是买方应有合理机会把整批货物与样品来进行比较;三是所交货物不得含有对样品合理检查所不易发现的不适合销售的问题。在凭样品买卖中应注意以下几点:① 选择有代表性的样品,即所提供样品的质量应当能代表全部成交货物的质量,既不要偏高,也不要偏低。偏高会造成交货时困难,甚至引起对方的索赔,偏低则会使我方在价格上吃亏。② 避免“来样成交”,即“凭买方样品买卖”(Quality as per Buyer's Sample)。如果确需凭买方样品成交时,为避免交货时发生争议,可以按客户来样复制或选择品质相近的我方样品,作为“回样”或“对等样品”(Counter Sample),再寄给买方确认,作为交货时的依据。③ 选寄样品时,一定要留底样(Duplicate Sample),以便作为交货或处理品质纠纷时的依据。一般复样留两份,一份存在进出口公司,另一份送商品检验机构备案。④ 买卖双方对于自己提供的样品,应附以标签或记号,注明品名规格、提供日期等,以免在多次寄送样品场合发生差错混淆。⑤ 如对自

己日后所交货物的品质与样品相符无绝对把握,或者货物与样品不易严格相符,应避免“订立”严格相符”文句,可作如下规定: *Quality shall be about equal to the sample*(品质与样品大致相同);或 *Quality to be similar to the sample*(品质与样品类似);或 *Quality is nearly same as the sample*(品质与样品近似)。

(2) 凭规格、等级、标准买卖(*Sales by Specification, grade, standard*)。此时一般应注意:

① 争取以卖方提供标准为交货品质依据,但如进口商要求以某种标准为依据时,买卖双方应对这一标准有共同理解,避免由于对所依据标准不同引起争执。② 凭样品和凭规格两种确定商品品质的方法不宜混合使用,因为混合使用后很难对两者均满足。常有因为某种品质确定而发生品质纠纷的例子。另外,在合同品质条件中列明以下条款,对于卖方来说都是较为灵活的。第一,品质增减价条款。一般是对农副产品,相应订立一个品质增减价条款。由于某些农副产品的实际交货品质与合同规定交货可能发现一些差异,为了照顾买卖双方利益,允许卖方交货品质可以在一定幅度内高于或低于合同规定的品质要求,并且按照实交货物的品质状况,按一定比例增价或减价。如 *should the goods be found their quality slightly inferior to the sample the buyer shall take delivery of the goods on condition that a reasonable reduction be made on the contract price by subsequent mutual negotiation. Goods must not be returned except by permission of the seller*(倘若货物品质稍逊于样品,买方仍须提货,但价格应由双方协议给予减价。除非卖方同意,不得退货)。这显然是对于卖方太有利了。又如: *China sesame seed Moisture max 8% ;Admixture max 2% ;Oil Content (wet basis ethyl ether extract) 52% basis ,Should the oil content of the good actually shipped be 1% higher or lower , the price will be accordingly increased or decreased by 1% and any fraction will be proportionally calculated*(中国芝麻水份(最高)8%;杂质(最高)2%;含油量(湿态、乙醚浸出物)52%基础,如实际装运货物的含油量高或低于1%,价格相应增减1%,不足整数部分,按比例计算)。第二,公差条款。主要是有些工业品,在生产过程中不可能使之过于精确,往往含有一些误差,有的误差为国际所公认,有的则须供货双方同意,卖方交货品质只要在公差之内,就可以免负品质责任。与品质增减价条款有一不同处就是公差条款规定并不由于公差而改变价格。

3. 什么是适销品质?

适销品质(*Merchantable quality*)意思是指货物能适于合理或习惯的用途,不致于使客户或使用无法得到使用该商品的目的。其实,这种规定很模糊,在履约过程中容易引起争议。按照美国统一商法的解释,适销品质即符合下述条件:① 合乎合同规定的货品。②

如为可替货物时,须是同类货物中如合同中所描述的中等品质。③ 货品须适合于其通常的使用目的。④ 同类货品之间差异应在容许公差范围内。⑤ 合理包装。⑥ 货品品质与其所随附的品质说明或承诺相符。

事实上,买方在订立品质条款时,为防止出现异议,尽量对货物品质要求详细说明。如果仅有品质条款中订立“上好可销品质”(Good Merchantable quality)或“可销品质”(Merchantable quality),这个标准的含义就非常笼统而含义不清。实务中有时也收到一些信用证或订单中注有“良好的(sound)”、“适销品质(Merchantable quality)”,对这种规定商品检验合乎合同规定时,也往往在商检证书上加注“良好的”、“可销品质”字样。

4. 国外客户已下订单,但信用证预计须很长一段时间才能开来,且卖方没有把握买方一定会开出信用证。此时货价已在上涨,请问是否备货等待信用证开来后装运?

客户已下订单,表明双方买卖合同已成立。但也有规定须买方开出信用证合同才正式成立的。无论如何,出口商未收到对方开来的信用证,不能贸然备货。万一备货却收不到信用证,出口商要遭受损失,虽然可依据订单向买方索赔,但终是下策。如不备货,待信用证开来后,货价又已上涨许多,卖方也要遭受损失。此时可要求客户预付定金后再备货。不过本例中,既然货物畅销,价格上涨,即使卖方备货而买方愈期不开出信用证,也可以将货物售出去。

5. 品质公差与品质幅度的区别是什么?

品质公差(Tolerance)是指工业制品在加工制作过程中所产生的误差。这种误差的存在是绝对的,它的大小反映着产品品质的高低,是由科学技术发展程度及生产水平所决定的。在对外贸易中,品质公差为人们所公认,所以,只要卖方所提供的货物的品质在公差范围内,则买方不得拒收,也不能以此要求调整价格等行为。

品质机动幅度(Quality latitude)是对某些初级产品而言的。例如大米,对于其含水量的具体规定,卖方一般很难完全符合其规定的标准,为保证交易的顺利进行,双方在规定的品质指标外,加订一定的允许幅度,卖方所交货物品质只要在允许的幅度内,买方就无权拒收,但买方可以根据合同规定适当调整价格。如大米、水份 $9\% \pm 1\%$ 价格 ∓ 1.5 。

6. 在我国出口贸易中,采用“凭卖方样品买卖”成交时,我方向外商寄送样品时应注意哪些问题?

凭样品出口商品,向外商寄送样品时,应注意以下几点 ① 应注意对外寄送的样品必须

具有代表性,避免由于样品与实物的品质不一致,给日后的交货工作带来困难或引起纠纷或造成经济上的损失。② 对外所寄出的每种样品都应留有复样,以备日后交货时查照以防错发误送。③ 制成品的样品要适合我国现有生产条件和原材料供应能力,否则会造成我方的交货困难,影响商品的顺利出口。④ 对货、样难以达到一致的商品应事先声明“交货品质与样品大致相同”。⑤ 在当面凭样成交的情况下,为慎重起见,除双方各执一份外,还应另备一份交公证机关或商检局存查,以备发生品质纠纷时作为裁决的依据。

7. 何谓包装标志?包装标志分几种?

包装标志是指在商品的运输包装上,用文字、图形、数字书写、压制的特定记号和说明事项。它的作用在于便于识别货物,便于收货人收货,利于运输、检验、存储和海关等有关部门进行工作。包装标志可分为运输标志、指示性标志和警告性标志。运输标志通常称作唛头。它通常由一个简单的几何图形,一些字母、数字和简单的文字组成。运输标志的主要内容包括目的港名称或代号、收货人或发货人代用简字或代号、件号(顺序件号和总件数),有的运输标志还列入合同数量、商标等等。指示性的标志(Mark)是根据商品的性能和特点,用简单醒目的图形或文字对一些容易破碎、残损、变质的商品,提出某些在装卸搬运操作、存放保管条件以及开箱拆包方面的要求和注意事项,如“小心轻放”、“防潮”、“向上”等。警告性标志(Warning Mark)是指在易燃品、爆炸品、有毒品、氧化剂、放射性物品等危险品的运输包装上清楚醒目地标明危险性质的文字说明和图形。例如爆炸品、易燃品、遇水燃烧品、有毒品等。

8. 什么是中性包装?我国对外出口是否也用中性包装?如采用中性包装应注意哪些事项?

中性包装是一种既不注明生产国别、地名、厂名、也不注明原有商标和牌号的商品包装。国际市场上常见的中性包装有两种:一种是无牌中性包装,即包装标志中既无原有商标,也无原生产国别;另一种是定牌中性包装,包装上有买方指定的商标或牌号,但不注明生产国别。在国际贸易中,使用中性包装的目的主要是为了打破某些国家或地区对某国商品实行的关税壁垒、配额限制和其他一些限制进口的限制性措施。在国际市场上,中性包装已成为一种习惯做法,是推销出口商品的一种手段。我国在对外出口中有时也采用中性包装,目的在于打破某些国家和地区对我国商品实行高关税和不合理的配额限制,以使我国商品能够进入这些市场。采用中性包装要考虑以下事项:买方对该产品有比较大量的长期的订单,使卖方可以比较有计划地组织生产,建立比较稳定的供应关系。对于我国已创立良好市场信誉的

名牌产品、紧俏商品和销路广泛的商品,不应随便地接受中性包装条件,否则就会削弱我方产品的名牌地位,造成货源短缺,甚至会在国际市场上产生不必要的混乱。另外,应审查外商提供的图案、文字内容有无不妥之处,若与我政策相悖,则不应接受。若采用买方指定的商标、牌名,应向外商指出,若在国际市场上发生工业产权的侵权行为,一切责任概由买方负责。

9. 目前国际上流行的销售包装有哪些类型?

目前国际市场上流行的销售包装有以下几类(1)便于运输储存类包装,包括套张式、组合式包装。套张式包装将形状固定而尺寸不同的商品套张成一组,设计为长方体或立方体。组合式包装将两个以上形状不规则的商品组合成立体形。(2)便于陈列展销类包装,包括堆叠式、挂式、展开式包装。堆叠式包装顶部和底部设有吻合部分。商品上下堆叠时可以互相咬合。挂式包装设有吊钩、吊带、挂孔、网兜等便于悬挂。展开式包装具有一种特殊结构的盖盒,盒盖关闭时,盒面是平的,盒盖打开时,盒盖图案和商品互相衬托,具有良好的陈列展销效果。(3)便于识别商品类包装,包括透明包装、开窗包装和习惯包装。透明包装全部或部分使用透明材料制成。开窗包装在商品包装容器的适当位置开窗口。习惯包装采用某些商品销售包装的习惯造型,便于识别。(4)便于使用类包装,包括携带式包装、易开包装、喷雾包装、配套包装、礼品包装、复用包装、软包装和一次量包装。携带式包装的造型适于消费者携带或装有供携带的提手等装置。易开包装封口严密,设有易开装置。喷雾包装使用时按动按钮液体即可自动喷出。配套包装将不同种类或规格,但经常同时使用的商品搭配成套,合成一体。礼品包装是专门为礼品商品设计的包装,装潢美观,富有艺术性。复用包装除包装商品外还可为消费者提供其他使用价值。软包装指用化学合成和复合材料制成的袋包装商品。一次量包装按照一人一次消费量进行包装,用过即弃。

10. 什么是 AIDMA 和 UPC?

AIDMA 是英文 *Attention, Interest, Desire, Memory, Action* 等字的缩写。其意思就是要使商品的包装能引起消费者的注意,激发兴趣,产生购买欲望,进而采取购买行为。在国外的超级市场、亚超级市场和一些连锁商店没有售货员,只有少数理货员和收款员,各种商品分门别类摆在货架上,如不能引起顾客注意就销售不出去,因而国外无论是做广告还是制作包装都要考虑 AIDMA 的因素。

UPC 是英文 *Universal Products Code* 的缩写,是“通用产品符号”的意思。现在很多超级市场的商品包装上都印刷有这种符号,以便超级市场的管理和收款人员通过“光电扫描装

置”扫描这种符号后进行结算和盘点。

11. 外销商品包装为什么不宜过重,如何避免由于包装过重而引起索赔纠纷?

外销商品包装应在牢固基础上节省费用。外销商品包装过重,在买卖价格(包括包装费用)已定的情况下,会增加运输费用、装卸费用以及进口关税。如智利运输工会规定粮食包每包重量80公斤以下的用手搬运,超过80公斤的可以用铁钩起货。又如一些国家规定,对某些商品关税以毛重或以毛重与净重比例计收。不少国家对不同的商品的每件包装重量,订有不同的税率。所以,外销商品包装过重,会使进口商承担一些额外费用,由此进口商提出索赔也是有理由的。

但是什么算是包装过重,什么是合理包装,假设在合同中包装条件上没有规定,则又难免引起纠纷。所以,在外销商品包装条件上,不宜采取笼统的规定,例如使用“适合海运包装”(seaworthy packing)、“习惯包装”(customary packing)或“卖方惯用包装”(Seller usual packing)等术语。除非买卖双方对包装方式的具体内容经事先充分交换意见或由于长时期的业务交往已取得一致认识。

12. 什么是标准出口包装,出口包装的标准是什么?

所谓“标准出口包装”(standard packing)是一个较为笼统的概念,由于货物品质、种类、特性不同,其对内外包装也有不同要求,而且,有些国家和地区还对包装作些规定。所以,标准出口包装也只能理解为合理包装或习惯包装,即该项出口货物的一般采用的包装。例如出口家具,一般采用木箱包装,此即习惯包装,但若改用纸箱包装,则不为习惯包装,更非什么标准包装。目前,我国尚未制定对各种出口货物的标准包装,实际上只是外贸公司在出口装运时采用习惯包装而已。

标准出口包装与我们对包装工作所要求的外贸商品包装标准化有些不同。后者是指对包装的类型、规格、容量、包装材料、包装容器的结构造型、印刷标志、名词术语以及商品的盛放、衬垫、封装方法、检验要求等方面,规定统一标准,作为共同遵守的技术依据,其中主要是统一材料、统一规格、统一容量、统一标记和统一封装方法,目的在于简化包装容器的规格,便于生产和加工制作,易于识别和计量,并能合理压缩体积,节约包装材料,节约仓容和运费,便于装卸和运输,降低包装成本。

根据货物运输途中对货品包装的要求,货物包装只有在做到以下几条才算适当包装:

- (1) 要求包装坚固完整。
- (2) 包装材料适应货物的性质,并须注意装卸港口的气候变化。
- (3) 应尽量减少重量与体积,不宜超长、超大、超重。
- (4) 在安全原则下,节省包装费用。
- (5) 每件

体积一致,便于装卸、堆码、计件、检量与识别。(6)符合进口地习惯或规定。

13. 外销商品包装有哪些要求?

外销商品包装,要符合商品包装的要求,结合国际市场习惯包装方法,尊重进口国的法令规定和消费者习惯、爱好。外贸商品包装的基本要求是“科学、经济、牢固、美观、适销”。

(1)科学包装,即根据商品的物理、生化属性选用和设计包装容器,有效防止货物在运输途中货损、变质、串味、腐烂、锈损、受潮等。(2)经济包装,即包装既要美观实用,又要降低成本,节省运费。(3)牢固包装,指在设计 and 选用包装容器时,要求容器有耐冲击、防震、抗跌落、耐压、防湿、防漏等性能,能充分体现包装的保护作用。(4)美观包装,即设计包装美观新颖、能适当地显示和美化货品。(5)适销包装,即包装要适应国际市场的销售习惯、消费者心理和爱好,并符合进口国家的法令和规定。

外贸商品包装除以上基本要求以外,还应注意包装机械化和标准化。

14. 为什么在交易中有时买方要求卖方出口商品使用买方指定的商标或品牌名,对卖方有什么利弊?

产品的品牌或商标决定有两种方式,一种是制造商可以决定使用自己的品牌,这种品牌叫制造商品牌,另一种是制造商将产品大批量卖给中间商,中间商再用自己的品牌或商标将货物转卖出去,这种品牌叫中间商品牌。

反映在国际贸易中,制造商可以以自己的品牌出口产品,也可以产品不加品牌,出口之后由进口商加上自己的品牌再销售。后者即是国际贸易中惯常使用的定牌和中性包装。

所谓定牌是指买方要求出口商品或包装上使用买方指定的商标或品牌。对出口商来说,这样有利于利用买主的经营能力和他们的企业或品牌声誉来扩大销售量,而进口商有时以此来控制价格或降低销售成本。

与此相关的中性包装是指在商品上及内外包装上不注明生产国别的包装。中性包装有定牌中性和无牌中性之分。定牌中性是指商品或包装上使用买方指定的商标或品牌,但不注明生产国别,而无牌中性则是以上两点都不在商品或包装上注明。采用中性包装一般是适应国外市场及交易的特殊需要(如转口销售)而为之。

15. 为了避免因包装问题引起纠纷,在签订合同时应注意哪些问题?

货物包装是否适当,关系到运送过程中货物能否保持完好无损。根据《海牙规则》,航运公司的提单条款规定,货物因包装不善而发生任何短损,船公司不负任何责任。因此,就买卖

双方来说,须在包装条款中对货物包装条件明确规定,以明责任。

在报价或订立合同时,对包装的约定,一般有两种。一种为习惯包装,如 *To be packed in the usual way*(按习惯方式包装)或 *To be packed in export standard packing*(以出口标准包装方式包装),另一种为约定包装种类、包装方法及包装重量、尺寸。对习惯包装一般理解为该项货物出口所采取的一般包装。在订立包装条款时,条款的内容应根据商品的不同性质做出具体明确规定,而不宜笼统订为“适合海运包装”(*Seaworthy Packing*)、“习惯包装”(*Customary Packing*)或“卖方惯用包装”(*Seller's usual packing*)等,以避免由于习惯、标准及理解不同,引起争议。

在订立合同时,包装费用一般包括在货价里。但进口商要求使用特制包装时,如卖方可接受,此时进口商应负担由此而支付的包装费用。而在进口时,对于一些包装技术较强的商品,通常可在其单价之后注明“包括包装费用”,以免事后因包装费用而发生纠纷。

在订立包装条款时,应考虑进口国家对包装的有关法令规定和进口国习惯。如日本、加拿大、毛里求斯及欧美各国,禁用稻草、干草和报纸屑作包装衬垫物。埃及禁用原棉、葡萄树枝、旧材料或易于滋生害虫、寄生虫的植物材料作为包装衬垫物。有些国家对包装标准和包装数量大小也作了规定,这些都须出口单位加以注意,以免造成不必要损失。

16. 请介绍一下各国对颜色的不同喜好。

由于各国风俗、信仰、习惯和一些特殊原因,形成了对颜色的不同喜好。由于一些颜色或图案在某个国家或地区具有特殊的象征意义,所以外销商品在包装装潢上应给予注意。

表 4.1 一些国家和地区对颜色的不同喜爱和禁忌

喜 忌 国家或地区	喜 爱	忌 用
西、北欧	淡雅颜色	
法国、比利时南部	女孩爱粉红色,男孩爱兰色,一般人爱高雅灰色	墨绿(纳粹军人服装)
比利时北部	女孩爱兰色男孩爱粉红色	
德国	南方喜爱鲜明的色彩	茶色、红色、深兰色、黑色

喜 忌 国家或地区	喜 爱	忌 用
爱尔兰	绿色	红白兰色组(英国国旗)
西班牙	黑色	
意大利	绿色	瑞典兰黄色组(国旗色)
奥地利	绿色	
保加利亚	(较沉着的) 绿色	鲜明绿 , 鲜明色彩
荷兰	橙色 , 兰色	
挪威	红、兰、绿等鲜明色彩	
瑞士	红、黄、兰、橙、绿、紫 , 红色相同色组 , 浓淡相间色组	黑色
伊斯兰教地区	绿色	黄色(死亡)
巴基斯坦	翠绿色、鲜明色	
突尼期土耳其	绿、白、绯红	
伊拉克	红、兰	黑色、橄榄绿
叙利亚	青兰、绿、红	黄色
埃及	绿色	兰色(恶魔)
非洲	鲜明色彩	
摩洛哥	与伊斯兰教地区相同 , 稍暗的鲜明色彩	
突尼斯	绿、黄、白色组	
希腊	兰和白相配 , 及鲜明色彩	
委内瑞拉	黄色(医务标志)	红绿茶黑白表示五大党不宜用于包装上
巴西		紫色(悲伤) 黄色(绝望) 暗茶色(将有不幸)
古巴	鲜明色彩	

喜 忌 国家或地区	喜 爱	忌 用
厄瓜多尔	凉爽高地区喜暗色、炎热地区喜白色、明暗间色	
墨西哥	红白绿色组(国旗色)	
巴拉圭	明朗色彩	红、深兰、绿色组(三大政党)不宜用于包装
秘鲁		紫色平时禁用,只有在十月份举行宗教仪式时用
东方民族、日本、新马地区	红色	
港澳地区	红、绿	青、兰、白
美、加、芬兰	无特殊喜爱和禁忌	

表 4.2 一些国家和地区对图案的喜忌

喜 忌 国家或地区	喜 爱	忌 用
伊斯兰教地区		猪或类似猪的狗熊等
英国		象
东南亚	象	
北非、利比亚		狗(不洁之物)
意大利		菊花
新加坡	双喜(喜喜)字组成图案	
日本	鸭子	荷花
法国		核桃
伊朗	狮子	
瑞士		猫头鹰(死亡的象征)
捷克		红三角(有毒的象征)

喜 忌 国家或地区	喜 爱	忌 用
土耳其		绿三角(免费样品)
新、马、日本、港澳地区	喜欢把当年农历年度的动物形象 使用在商品造型和包装装潢上	

17. 国内某出口公司与日本某公司达成一项出口交易 ,合同指定由我方出唛头。因此我方在备货时就将唛头刷好。但在货物即将装运时 ,国外开来的信用证上又指定了唛头。请问 :在此情况下我方应如何处理 ?

在此情况下我方不应急于装运 ,因为在单证不一致的情况下 ,货物运至国外会遭到外国海关的扣留罚款 ,引起双方争议 ,同时我方在依据发货单据到银行议付时也会产生麻烦。因此我方不能仓促装船 ,而应及时电告对方所开信用证条款与合同不符 ,请对方及时修改信用证或作出按合同条款修改信用证的保证 ,否则由此引起的延误装运概由买方负责。在买方及时修改信用证或作出按合同条款修改信用证的明确保证下 ,我方方能发运货物 ,否则引起交易纠纷将对我方不利。

18. 菲律宾某公司与上海某自行车厂洽谈进口业务 ,打算从我国进口“ 永久 ”自行车 1 , 000 辆。但要求我方改用“ 剑 ”牌商标 ,并在包装上不得注明“ *Made in China* ”字样。请问 ,我方是否可以接受 ?在处理此项业务时 ,应注意什么问题 ?

这是一笔中性包装交易 ,外方要求采用定牌中性包装 ,我方一般可以接受。但在处理该项业务时要注意一些问题。首先要注意对方所用商标在国内外是否有第三者已进行注册 ,若有则不能接受。如果一时无法判明 ,则应在合同中写明“ 若发生工业产权争议应由买方负责 ”。另外 ,要考虑我方品牌产品在对方市场销售情况 ,若我方商品已在对方市场树立良好信誉 ,很畅销 ,则不直接收中性包装条款 ,否则会影响我方产品地位 ,甚至造成市场混乱。

19. 国内某贸易公司向俄罗斯出口大豆 ,合同中规定数量为 1 , 000 公吨 ,用麻袋装。我方在装运中由于麻袋数量不足 ,有 100 公吨的货物擅自改用塑料袋代替麻袋装运。请问 ,我方的行为是否构成违约 ?对方是否有权拒收或以此向我方提出索赔 ?

在进出口交易中 ,如果卖方提供的货物的包装与合同规定不符 ,卖方即构成违约行为 ,买方有权据此提出拒收或索赔要求。在上述交易中 ,由于我方擅自将其中 100 公吨大豆的包

装由合同规定的麻袋改为塑料袋,因此对方有权拒收或以此向我方提出索赔。在处理进出口业务中,如果卖方遇到合同规定的包装材料不足时,不应擅自改为代用物,而应主动与买方联系,或要求延期付货,或要求不足部分改用代用物,或减少交货数量,征得买方明确同意或认可后方可作出相应改动,否则会引起交易纠纷,使我方蒙受很大损失。

20. 国内某厂向国外出口一批灯具。合同上规定为每筐30只,共有100筐。我方工作人员为方便起见,改为每筐50只,共装60筐,灯具的总只数不变。请问,这种处理方式是否会构成违约?

在进出口交易中,买卖双方必须严格按照合同规定的条款履行合同,如果一方的行为与合同规定不完全相符,就构成违约行为。在上述交易中,我方虽未改变货物的总数,但却改变了每件包装(即每筐)内装的商品数量和包装件数,与合同规定不符,因此这种处理方式已构成违约。

21. 上海某出口公司出口一批自行车到国外,合同规定用木箱装运。开来的单证上也注明为 *Packed in Wooden Case*,但在 *Case* 之后又有 C. K. D 三个缩写字。我方所有的单据均未发现差错。但货物运到国外目的港后,被海关罚款并多上税。外商向我方提出索赔要求,请问我方有无责任,是否应接受其索赔要求?

根据来证的意思我方应将自行车拆散后装入木箱。由于我方未弄清对方来意,既未要求对方改证,也未按来证要求拆散装箱,从而造成货证不符,使买方被海关罚款。同时由于整件税率高于散件税率,买方也被征收较高关税。对此情况的发生,我方负有责任,应该考虑接受索赔要求。

22. 我国内某单位向英国出口一批大豆,合同规定水份最高为14%,杂质不超过2.5%,在成交前我方曾向买方寄过样品,订约后我方又电告买方成交货物与样品相似,当货物运到英国后,买方提出货物与样品不符,并出示相应的检验书证明货物的质量比样品低7%,并以此要求我方赔偿15 000英镑的损失。请问:在此情况下我方是否可以该项交易并非凭样买卖而不予理赔?

合同规定水份最高为14%,杂质不超过2.5%,从合同内容看,在这笔进出口交易中,双方以商品的规格作为表示商品品质的方法,并以此作为交验商品的依据,属于凭规格的买卖,只要我方所交货物符合合同规定的规格,我方就算已履约。但是成交前我方向对方寄送样品时未声明是参考样品,签约后又电告对方成交货物与样品相似,这样对方就有理由认为

该笔交易既凭规格又凭样品。而在国际贸易中,凡属凭样买卖,卖方所交货物必须与样品完全一致,否则买方有权拒收并提出索赔。因此,在这种情况下我方很难以该笔交易并非凭样买卖为由而不予理赔。

23. 青岛某纺织厂拟定向加拿大出口一批绣花被罩,国外要求花绣在被罩的横面。但合同签订后,该厂在加工时,认为花纹应绣在被罩的竖面才较明显,便擅自决定改变了绣花部位。货物出口到国外后,买方以布局与合同不符为由,要求全部退货。请问我方应如何处理较为妥当?

在进出口业务中,如果卖方提供的商品的品质与合同规定不相符合,买方有权提出拒收全部或部分退货以及索赔要求。因此在上述案例中我方不能拒绝对方的退货要求。但从我方利益来看,由于货物已经生产出来并已运至国外,如果接受对方的退货要求,并将货物运回国内,将使我方出口企业蒙受巨大经济损失。为了减少我方损失,我方应积极与买方联系磋商,争取使买方在我方提供一定经济补偿的条件下接收货物,或者将出口协议改为由买方代卖。在买方拒绝上述两项建议的情况下,也要积极寻找其他的买主或代卖商。

24. 北京某纺织厂先后向美国出口纯毛纺织品数批,货到国外后买方一一收货,从未提出任何异议。但数月之后,买方寄来制成的服装一套,声称用该厂的毛料制成的衣服色差严重,难以投入市场,向该厂提出索赔原成交价格的25%,共计约6万美元。请问我方是否接受索赔,为什么?

我方不能接受索赔,原因如下:我国在出口商品时一般允许对方有复验权,即买方在复验期亦即索赔期内如果发现商品品质数量等方面不符合合同规定的标准,可以出具经我方同意的检验机构出具的检验报告。在索赔期内向我方提出索赔。如果对方在索赔期外向我方提出索赔或者不能提供必要的检验报告及检验机构,我方有权拒绝赔偿。在上述案例中买方未能及时提出异议,只是在数月之后才提出索赔要求。而纺织品的索赔期一般为30天或45天,通常不超过60天。买方的索赔要求显然已超出了索赔期限,另外,买方也未能提供任何经我方认可的检验机构出具的检验报告,仅以一套制成的服装并不能证明我方商品存在质量问题,因此我方不能接受买方的索赔要求。

25. 吉林某进出口公司向国外出口一批非食用的玉米。在合同中对品质条款作了如下的规定:以98%的纯度为标准。杂质超过2%时,每超出1%按FOB价折让5%,不够1%时按比例折算,若货物杂质超过5%则买方有权拒收。请问,订立这样的条款是否合理,有何不足

之处 应如何变动才能对双方有利?

从合同内容来看,这样的品质条款并不合理,单方面有利于买方,违背了我国“平等互利”的对外贸易原则,只规定了对商品品质的减价条款,而没有相应订立商品品质的增价条款。另外合同规定货物若杂质 5% 以上买方有权拒收,一旦发生拒收将使我方遭受巨大经济损失。订立这样的条款要尽量慎重。因此上述合同要经适当变动才能对双方都有利。首先,要增加相应的增价条款,可仿照减价条款规定杂质低于 2% 时,每低 1% 按 *FOB* 价格增价 5%, 不够 1% 时按比例计算。其次,要避免订立买方可以单方面拒付的条款,如果需要订立这样的条款,我方出口企业应从我方生产能力出发,慎重考虑,选择一个我方能够保证达到的最低标准,否则一旦买方拒付,我出口单位将蒙受很大损失。

26. 大连某厂向中东出口一批门锁,合同规定 3/4 月份装船,但需买方认可回样(Counter Sample)之后方能发运。2 月下旬买方开来的信用证上亦有同样的文字。该厂三次试回样,均未获得买方认可,所以该厂迟迟未能如期装船。到 5 月份后,外商(买方)以该厂延误船期为由提出索赔要求,请问我方应如何处理为宜?

在此次交易中,虽然我方未能如期装运,但并不是由于我方原因,而是由于对方未能及时认可回样,因此我方不能受理对方的索赔要求。在这种情况下由于原合同已经无法履行,我方应与对方协商撤销原合同,宣布原合同无效,买方撤销已开出的信用证。如果买卖双方仍有交易愿望,则可重新订立买卖合同,由买方重新开立信用证或将原信用证依新的买卖合同进行相应的修改。在订立新的买卖合同时,为避免上述情形再度发生,我方应首先请买方认可回样,然后再签订凭样品买卖的交易合同。

27. 上海某自行车厂向菲律宾出口自行车计 3,000 辆,合同中规定黑色、墨绿色、湖蓝色各 1,000 辆,不得分批装运。该厂到发货时发现湖蓝色的自行车库存仅有 950 辆,因短缺的数额较少(只有 50 辆),便以黑色自行车 50 辆顶替湖蓝色出口。请问该厂的此种做法是否妥当?是否会引起纠纷?

在进出口交易中,如果双方事先无品质机动幅度的规定,卖方交货的规格、花色搭配、型号等应严格按合同的规定办理出口。否则,买方有权提出拒收、全部或部分退货以及索赔的要求。在本项业务中,我方擅自主张替换颜色,虽然数量较少(只有 50 辆),但买方仍然有权利提出上述要求,而使我方蒙受较大的经济损失,所以该厂的做法是不妥当的。正确的做法是在发货前应将上述情况告知进口商,与进口商共同协商解决的办法。所采取的措施要征得对方的明确认可,以防发生日后出现品质纠纷事件。一般说来,在顶

替数量较少的情况下，大多数外商从自身利益考虑出发，都会采取与我方合作的态度，使问题得到圆满解决的。

28. 青岛某出口公司向日本出口一批苹果。合同及来证上均写的是三级品，但到发货时才发现三级苹果库存告罄，于是该出口公司改以二级品交货，并在发票上加注：“二级苹果仍按三级计价”。请问：这种以好顶次的做法是否妥当？

青岛公司这种以好顶次的做法很不妥当。在国际贸易中，卖方所交货物必须与合同规定完全一致，否则买方有权提出拒收和索赔要求。青岛公司在此次交易中虽以好充次，但因货物与合同规定不符，在出现价格下跌情况下买方仍可能提出拒收或索赔。此时我方应采取主动措施，将情况电告买方，与买方协商寻求解决的办法，或者撤销原买卖合同，或者推迟交货日期，或者将合同规定交货的三级品改为二级品，在必要的时候可以给予买方一定的经济补偿或价格折让，但数额以二、三级苹果的价格差额为限，尽量减少我方的经济损失。需要加以注意的是，无论采取哪种解决措施，发货前都要征得买方的同意和确认，以免日后发生合同纠纷。

29. 我公司出口一批货品，文件唛头等均符合进口商要求，但在目的港通关时，因进口海关没注意到已有装船唛头，要求进口商补刷装船唛头并标明产地。进口商未加细看照办后即向我出口公司要求赔偿由此而支出的费用，请问卖方该怎么办？

卖方既然已经按买方要求刷写了装船唛头，则由于进口地海关和买方疏忽而重新刷制唛头的费用理应由买方负责。如买方坚持索要时，卖方只须函告其事实，并不须负担此项费用。但上述分析对于以下情况不适用：①装船前刷制的唛头脱落、掉色，无法辨认。②装船唛头刷制不符合进口地海关规定，或唛头字样图样太小，肉眼不易认清。

30. 信用证上规定了装船唛头，但出口时疏忽，出口押汇时才发现，对此情况应如何补救？

出口货物要刷制装船唛头。而且在刷制时要考虑到进口地海关的有关规定，出口地海关规定和进口商的要求。例中信用证中对装船唛头作了规定，而出口商疏忽，则纵使出口商凭赔偿保证书方式（L/I）取得押汇，恐怕将来也会遭到进口商索赔。如果信用证中对装船唛头的规定没有特殊意义的话，卖方此时可请求进口商对此规定作一修改，以求能顺利押汇。但如进口商拒绝，出口商也无办法，因为这毕竟是出口商自己疏忽所致。

31. 货品上已打上进口商的特别商标,但因该批货品被进口商拒付,请问如果将这批货品转售给在进口地的另一客户,是否构成侵犯别人商标权?

例中所示商标可能是中间商所使用的商标。即出口货物不印上生产者自己的商标,而将货物出售后由买方加上自己的品牌商标后再行销售。既然货品已打上别人商标,该货品遭拒收而转售给另一客户时,即等于出口商以第三者商标出售,如果原客户商标已在进口地注册的话,卖方这种行为势必构成侵犯商标权,其中买卖双方责任依《国际货物销售合同公约》有关规定而界定。所以,例中货品再行转售时,应去掉原来商标,另行加上新的未经第三者注册的商标。

32. 进口化学品如何防止其到达目的地后质量变化?如发现货品不符合同规定,虽然可用,但是卖不到一般价格,应如何索赔?在索赔时应注意些什么?

外贸商品,特别是化学品,在进行运输时,由于化学品本身特点和性质各异,再加上易受外界因素如日光、温、湿度等的影响,可能出现这样或那样的质变。一般对化学品来说,可能发生的品质变化有:挥发、溶化、串味、沉淀、沾污、风化、氧化、分解、水解、潮解、化合、聚合、老化、曝光、以及发生变形、结块、散开等。化学品由于其性质不同于一般商品,在运输途中往往对日光、温度、湿度、空气、卫生条件有特殊要求,所以在进行化学品运输时对包装或船舱有特殊要求。

所以,要保证进口化学品到货后品质不变,除要求卖方交货符合合同规定以外,对于运输也有特殊要求。买方除在合同及信用证上明确规定货品规格、种类、各种组成成分比例及纯度外,还可要求卖方须出具信用可靠的商品检验机构的品质检验证书。另外,对于某些货品,应对货物包装作一要求;为避免风险损失,可向保险公司投保一切险或投保某项附加险。

一旦发现交付货物品质不符,买方可向有关责任方提出索赔。在提出索赔时应注意以下问题:(1)在发现货物品质不符时,即应请商品检验机构签发品质检验证书。(2)查明造成损害的事实,分清责任,向有关责任方要求赔偿。如果责任不明时,可向船运公司、卖方、保险公司分别索赔,以求得保留以后继续索赔的权利。(3)应备齐必要的文件和证明,一般包括:提单、发票、保险单、装箱单、磅码单正本或副本、商检机构出具的品质检验证明或货损证明等。(4)决定索赔项目和金额。如果合同中有异议和索赔条款,则依合同规定而行。如在合同中无具体规定,可根据有关惯例和公约来确定。在本例中,货物不符合同,不论价款是否已付,买方都可以减低价格,减低价格按实际交付的货物在交货时的价值与符合合同的货物在当时的价值两者之间的比例计算。如果要退货重换

时,卖方还应负担退换货物的运费、仓储费、装卸费、保险费和包装费等。(5)应注意向各有关责任方索赔的索赔期限,如逾索赔期限,责任人有权拒赔。

33. 出口货品一批,货到目的地之后,却发现货品脱色,与样品不符,请问在此情况下,应如何处理?

对于这种进出口商品货物到岸后发现短损而引起的索赔问题,首先应澄清以下三点:

第一,关于货物风险转移的问题。此处引用《联合国国际货物销售合同公约》的有关规定作以说明:本公约第六十六条规定:“货物在风险转移到买方承担后遗失或损坏,买方支付价款的义务不因此解除,除非这种遗失或损坏是由于卖方的行为或不行为所造成。”根据这项规定,一旦货物风险转移到买方之后,买方就要对货物的损失承担责任,即使货物发生灭失或损害,买方仍得支付价款。但是如果有证据表明这种货损是由于卖方责任时则不在此限。

但是对于风险何时转移到买方,该公约第六十七条只给了一个大致的解释:(1)如果货物销售合同涉及到货物运输,但卖方没有义务在某一特定一点交付货物,自货物按照销售合同交付给第一承运人,在货物于该地点交付给承运人以前,风险不转移到买方承担。卖方受权保留控制货物处置权的单据,并不影响风险的转移。(2)但是在货物上加标记或向买方发出通知或其他方式清楚地注明有关合同以前,风险不转移到买方承担。

至于在海运中具体到哪一个环节开始风险转移到买方,各个国家和港口习惯不一。按《国际贸易术语解释通则》,在 FOB(离岸价)、CFR(成本加运费价)、CIF(到岸价)价格条件下,买方须:“自货物有效地越过在装运港船舷起,负担货物的一切风险。”

特殊地,对于在运输途中销售的“海上路货”(Floating Cargo),本公约第六十八条规定:对于在运输途中销售的货物,从订立合同时起,风险就转移到买方承担。但是,如果情况表明有此需要,从货物交付给签发载有运输合同单据的承运人时起,风险就由买方承担。尽管如此,如果卖方在订立合同时已知道货物已经遗失或损坏,而他又不将这一事实告知买方,则这种遗失或损坏应由卖方负责。

第二,造成货损的责任问题。既使在公约中对风险转移作了规定,但具体到由于货样不符而引起索赔,还要弄清一些其他责任区分问题。买方担当货物有效地越过船舷后的风险,但此后的货损买方可以向有关责任方求偿。在国际贸易中,除买方承担货物转移后风险外,还有:(1)卖方所负责任:①原装货物数量短缺;②货物品质、规格与合同规定不符;③由于包装不良致使货物受损;④不按合同其他规定交货。(2)船运公司所负责任:①货物数量少于提单所载的数量而非由托运人短装;②收货人持有清洁提单而货物发

生损失，经证明系船方过失；③其他船方责任。一般船运公司所承担责任限于《海牙公约》和船运公司提单条款的规定。（3）保险公司责任。①在承保范围内的由于自然灾害或意外事故所致损失；②在承保范围内的船公司不予赔偿的损失或赔偿额不足以补偿被保险人的损失。

买方收到货物如与规定不符，则可持有关货损公检证书等向有关责任方索赔。

第三，关于检验权与复验权问题。检验权是指卖方或买方有权对交易的货物进行检验，其检验结果即作为交付与接受货物的依据。复验权是允许买方有合理的机会检验卖方所交货物的权利。在《联合国国际货物销售合同公约》中对货物的检验作如下规定：买方必须在按实际情况可行的最短时间内检验货物或由他人检验货物。如果合同涉及到货物的运输，检验可推迟到货物到达目的地后进行。在实务中，关于检验权和复验权的规定，一般有以下三种做法：①离岸品质、数量（shipping Quality and Quantity）。即合同规定货物在装运港装船前由卖方委托出口地的商检机构对货物的品质和数量（或重量）进行检验并出具检验证书，并以此作为货物品质数量的最后依据，在这种规定下买方没有复验权，排除了买方对货物品质、重量（或数量）提出异议的权利。②到岸品质、数量（Landing Quality and Quantity）。合同规定商品的品质和数量（或重量）在目的港卸货之后检验，并以目的港商检机构签发的检验证书作为决定货物品质和数量的最后依据。此时，买方可以凭有关证书向卖方提出对到岸品质或重量（数量）的任何异议，即卖方没有检验权。③卖方有检验权，买方有复验权。这种规定综合上述①和②做法，较为公平合理，符合国际贸易习惯和法律规则。按规定，卖方可以在出口国检验，把所得检验证书作为向银行议付货款的一种单据，同时也允许买方在进口国检验，把所得检验证书作为索赔的依据。

综上，可以得到关于交付货物不符合合同规定的索赔表。

表 4.3 在 CFR、CIF、FOB 价格条件下交付
货物不符合合同规定买方索赔表

索 赔 对 象 责任所在		检验条件	离岸品质、 数量（重量）	到岸品质、 数量（重量）	卖方有检验权 买方有复验权
交货前货品本身 瑕疵			只要卖方出具货检公 证书，买方原则上不 得异议	卖方	卖方
运输途中货损	卖方责任		只要卖方出具清洁提 单买方原则上不得异 议	卖方	卖方
	船方过失		船运公司	卖方和船运公司	船运公司
	不可抗力		买方	卖方	买方
	偶然事故及 外来原因		保险公司	卖方和船运公司	保险公司
	自然损耗		买方	超过公差范围由卖方 负责	超过允许公差范围由 卖方负责

34. 某公司出口货品抵达买方已逾一年，忽然收到买方通知，说货品质量不合标准，而要求赔偿滞销部分，约为总售价的 20%，且附有当地商会的检验报告，证明该项货品不适合当地市场的标准。但卖方所交货品确与原样品相符，这种情况，卖方是否可以拒绝赔偿？以何种法律或理由为根据？

凭样品买卖（sales by sample）是指交易双方约定以样品作为交货的品质依据的买卖。无论是“质量以卖方样品准”（Quality as per Seller's Samples）还是“质量以买方样品为准”（Quality as per Buyer's Samples），卖方所交付货物的品质应与样品完全一致。本例中既然所交货品确与原样品相符，对于交货以后卖方提出的索赔可以拒绝，特别是货物已抵达买方一年多，货款已收回，此项交易已算完结，卖方更不会去赔偿买方由于市场行情变

化所致损失。

35. 我方以船边交货价 (FAS) 180 天承兑交单 (D/A) 方式出售一批货物, 买方收到清洁提单, 但买方于货品提到其自有仓库后发现货品已变质, 邀请公证处到其仓库内检验后以卖方以变质货交运为由拒付货款, 请问我方应如何解决?

在贸易中, 买方收到货物发现货物已变质, 其责任可能为: (1) 卖方由于租船不当、交货品质问题或包装不良所致; (2) 船运公司没有克尽职责, 使货舱、冷藏舱、冷气舱和船舶其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。

在船边交货价条件下, 卖方必须提供符合合同规定的货物。如合同另有要求, 须一并提交货物符合合同要求的证明文件, 并自费提供通常的证明货物在指定船只船边交付的清洁单证。买方必须将船名、装货舱位、船只交货的日期通知卖方; 并且自货物按合同规定日期或期限, 在指定装运港船边有效地交付时起, 负担货物的一切费用及风险, 并按合同规定支付价款。即使在船边交货条件下, 买方负责租船订舱并自行投保, 如卖方交付符合合同规定货物且附有商品检验公证书, 则例中所述货物至买方仓库后发现变质应由买方向船运公司和保险公司索赔, 但不得拒付卖方货款。假若发生买方漏投某项保险而致损失, 应由买方负责。

在实务中, 如出售货物属易腐、易变质货物, 卖方应于装船时 (前) 取得装货港货物检验公证书, 以明责任, 避免事后引起异议。

只是例中所述属 180 天承兑交单方式收款, 如果买方收到货物以某种理由拒付货款或要求减价, 卖方只有通过第三方调停或提交仲裁, 除此似无更好办法, 这就是在承兑交单方式下收取货款的弊端。

36. 某厂从国外进口假发一批, 我方收到的文件与我方开出的信用证完全相符, 但假发颜色与定单很多不符, 以致我方无法再加工出口, 请问应如何索赔?

在以信用证方式收取货款时, 信用证只能保证卖方如果提交符合信用证规定的单据便能取得货款, 但却无法保证买方一定能收到符合合同规定的货物。对于本例来说, 卸货拆箱时发现假发颜色不符规定, 应及时取得卸货港商品检验公证书, 附上索赔帐单向卖方索赔。如果卖方在装船时取得装货港货物检验公证书, 或在合同商品检验条款中规定买方没有复验权时, 这种索赔很难会有什么结果。按经验只宜与出口商协商解决。但如果合同中规定买方有复验权或卖方没有出具装货港商品检验公证报告时, 此时可根据有关公约或惯例与出口商协商解决, 对于讲究信用的出口商不会断然拒绝。

依据《联合国国际货物销售合同公约》，如果货物不符合合同，不论价款是否已付，买方都可以减低价格，减价按实际交付的货物在交货时的价值与符合合同的货物在当时的价值两者之间的比例计算。而且，一方当事人违反合同应负的损害赔偿额，应与另一方当事人因对方违反合同而遭受的包括利润在内的损失额相等。这种损害赔偿不得超过违反合同一方在订立合同时，依照他当时已知道或理应知道的事实和情况，对违反合同预料到或理应预料到的可能损失。

37. 以离岸价（FOB）条件从国外进口钢材，合同规定以厂商（制造商）最后检验报告为验收依据，供应商如期交运，检验报告合格，但在加工时，钢材发生破裂，问：（1）如果订购钢材品质与合同不合，供应商是否构成违约？（2）如果供应商构成违约，而货款已全部付清，应如何向供应商索赔？

（1）如果发生订购钢材品质与合同不合，供应商肯定构成违约。

（2）在供应商构成违约情况下，自可按一般程序向供应商索赔，只是在货款已经付清情况下，供应商可能会以牵强理由拒绝赔偿。就钢材这种商品特性来说，运输途中只能使钢材发生锈损，不会致于加工时出现断裂。而钢材加工时出现断裂，可能是因为钢材品质不良，也可能是加工技术不良和工艺不当所致。然而本问题症结在于商品检验条款中关于检验权的规定。在以厂商最后检验报告为验收依据，卖方又提交了经审查合格的检验报告，原则上货到买方之后，买方没有对货物品质、重量（数量）提出异议的权利。所以，似例中这种索赔很难有预期效果，卖方订立如此的品质检验条件，也可能是想避免以后由于货物品质问题所引起的异议和索赔。

38. 出口化学品一批，其合同及信用证中均未注明详细规格，经交货数批后，该买方却以货品中的某项成份劣于样品为由提出索赔，是否可以拒绝？

凭样品买卖（Sales by Sample）系指交易双方约定以样品作为交货的品质依据。此时，其样品不论是由卖方提出还是由买方提出，卖方所交全部货物的品质应与样品完全一致。如所交货物与样品不符，除合同另有规定外，买方有权提出索赔。本例中如确有交付货品中某一成份劣于样品由买方提示有关检验证明，卖方不应拒绝赔偿。

采用凭样品买卖是以标准样品表示货物品质，由于一般是采用标准样品，很难做到与整批货品质量完全一致，故此种表示品质方法用于一些不易准确描述货物质量的场合。本例中化学品的规格，组成成份易于准确表达，所以在交易中不宜采用凭样品交货，而应在合同中和信用证当中对货品规格、种类和成份作一规定。另外，在采取凭样买卖，对卖方

来说做到货、样完全一致是比较困难的，可在合同中规定“品质与样品大致相同”(Quality to be considered as being about equal to the sample)，以争取主动，或在规定货品成份百分比时确定一个机动幅度。

39. 从国外进口货品，当物品运来后，发现损坏或质量不好，卖方同意赔偿新品，退回质量不好的以及补运新的货品，请问其运费应该由谁负担？

交付货物与合同不符时，卖方可以交付任何缺漏部分或者补足所交付货物的不足数量，或交付用以替换所交付不符合合同规定的货物，或对所交付货物中任何不符合合同规定的情形做出补救，但是，此一权利的行使不得使买方遭受不合理的不便或承担不合理的开支。同时，买方并不因此而丧失其按规定要求赔偿的权利。

本例中，货物抵达买方后经公证检验证明货物不符合合同规定，而责任又在卖方时，买方有权利要求卖方对其违约行为作出补救。至于由于交付新品、退回次品而发生的运费及其他费用，应由卖方负担。而且，买方对其补交新品仍有检验权。实务中，也有买、卖双方通过协商，由双方按约定比例分摊调换货物而发生的费用。

40. 进口商在收到货物后，如发现货品质量不符，而卖方又拒赔，应如何补救？如欲将货品退回时，又如何取回货款及挽回所发生的损失？

收到卖方交付货物不符合合同规定时，买方应按照合同规定，具备足以证明责任在卖方（如果责任确实在卖方的话）而确应由卖方赔偿的证明文件（货物检验公证书、提单、发票、装箱单、磅码单正本或副本、索赔清单等），并在索赔期限内办理。否则，卖方有权拒赔。

具体到实际中如何索赔，还要根据交易性质、卖方对合同履行情况和卖方信誉来考虑。本例中，卖方如果承认责任，同意退货，则由卖方承担运回货物的运费，或由买方同意负担一部分。但卖方不同意退货，则买方不可坚持将货退回，否则将会遭受钱货两空的损失。此时可通过进口地商会或其他对卖方有影响的第三者从中调停，或者根据仲裁条款将争执提交仲裁，直至最后不得以诉诸法院。

值得说明的是，在订立进口合同时，订立以下索赔处理条款，对万一发生由于货物不符而导致的索赔处理来说较为方便：

In case the sellers are liable for the nonconformity of the goods with the contract and a claim is made by the Buyers within the period of claim or the period of quality guarantee as stipulated in Clause...and...of this Contract the Sellers shall settle the claim upon the agreement of the Buyers

in the following ways (如货物不符合本合同规定应由卖方负责时, 买方须按本合同第...条和第...条的规定在索赔期限或质量保证期限内提出索赔, 卖方在取得买方同意后, 应按下列方式理赔):

a. Agree to the rejection of the goods and refund to the Buyers the value of the rejected goods in the same currency as contracted herein, and bear all direct losses and expenses in currency from the rejection, including interest, banking charges, freight, insurance premium, inspection charges, storage, stevedore charges and all other necessary expenses required for the custody and protection of the rejected goods (A. 同意买方退货, 并将货物金额以成交原币偿还买方, 并负担因退货而发生的一切损失和费用, 包括利息、银行费用、运费、保险费、商检费、仓租、码头装卸费以及为保管货物而发生的一切及其他费用)。

b. Devaluate the goods according to the degree of inferiority, extent of damage and amount of losses suffered by the Buyers (B. 按照货物的次劣程度, 损坏的范围和买方所遭受的损失, 将货物贬值)。

c. Replace the defective goods with new ones which conform to the specifications, quality and performance as stipulated in this Contract, and bear all expenses incurred to and direct losses sustained by the Buyers. The sellers shall, at the same time, guarantee the quality of the replaced goods for a further periods of 12 months according to clause... of this contract (C. 调换有瑕疵的货物, 换货必须全新并符合本合同规定的规格、质量和性能, 卖方并负担因此而产生的一切费用和买方遭受的一切直接损失。对换货的质量, 卖方仍按本合同第...条, 保证十二个月)。

41. 一批货物以离岸价 (FOB) 卖给国外贸易商甲, 在交货前经检查认为货物的质量、规格均符合双方的要求。然后贸易商甲将此货物卖到另一进口商乙, 进口商乙接到货物发现货物质量、规格不符合其标准, 故拒绝接受货物并拒付货款, 此时原来的卖方也未取得货款, 请问应如何处理? 在这种情况下应由何方负完全责任?

在进出口贸易中, 一般卖方可能担负的责任有: ①原装货物数量短缺; ②货物品质、规格与合同规定不符; ③由于包装不良而使货物受损; ④不按期交货或拒不交货; ⑤没有提交符合规定的单据; 等等。但如果买卖双方对所交付货物品质已表示满意, 即买方已表示接受货物, 或卖方所提供货物装船检验公证书证明货物与合同规定相符, 则买方原则上不能再对卖方提出货物品质异议。

在本例转售贸易中, 卖方与甲方、甲方与乙方之间是分别相互独立的关系, 卖方与乙

方并无任何合同关系。上述对买卖双方的责任解释分别适用于卖方与甲方和甲方与乙方之间的合同关系。在离岸价格(FOB)条件下,买方负担自货物有效地越过船舷后的一切风险。乙方之所以对货物品质提出异议,可能有两个原因,一是货物在卖方交货以后于运输途中受损;二是甲方和卖方在买卖合同中所订货物品质标准与甲方和乙方所订标准不同。但无论哪一种情况,甲方应自己承担第一位责任(相对卖方来说),并不得因乙方提出品质异议而拒付卖方货款。

然而上述卖方不责任在下述情况下例外。根据《联合国国际货物销售合同公约》第三十六条规定:(1)卖方应按照合同和本公约的规定,对风险转移到买方时所存在的任何不符合同情形负有责任,即使这种不符合同情形在该时间后方始明显。(2)卖方在对上一款所述时间后发生的任何不符合同情形是由于卖方违反他的某项义务所致,包括违反关于在一段时间内货物将继续适用于其通常使用的目的或某种特定目的,或将保持某种特定质量或性质的任何保证。

42. 某公司从国外进口一批材料,当进口时并没有检验其成份含量,经报关放行放置在工厂仓库约一年多,要使用时发现略有发潮,因而怀疑当初进口的货物成份不符合同,经分析结果确是不合买方要求,因事隔一年多,是否可向卖方要求赔偿,或经商检后向保险公司索赔?

对于买方收到货物到提出货物不符的异议的时间期限,在《联合国国际货物销售公约》第三十九条中有大致解释:(1)买方对货物不符合同,必须在发现或理应发现不符情形后一段合理时间内通知卖方,说明不符合同情形的性质,否则就丧失声称货物不符合同的权利。(2)无论如何,如果买方不在实际收到货物之日起两年内将货物不符合同情形通知卖方,他就丧失声称货物不符合同的权利,除非这一时限与合同规定的保证期限不符。

但在实务上,对于一般货物,通常定其索赔期限为货到目的地后30天~45天,对于机器设备则订得较长,一般定为货到目的地后60天~90天以上,通常不超过六个月,但对有些质量保证期限的机器设备的索赔期限,可长达一年或一年以上。所以就本例来说,如已逾索赔期限,即使买方备齐一切索赔文件,或品质不符确系卖方原因,卖方也有权拒赔。

对于保险公司,也订有索赔期限,如中国保险条款(China Insurance Clause,简称为C.I.C)规定索赔期限为从被保险货物在最后全部卸离海轮后至多不超过二年。不过在实际海运保险中,多使用航程保单(Voyage Policy),即在这种保单下保险公司承保标的物

从某一地点运送到另一地点的风险。所以货物一年多后在仓库发现变质，没法向保险公司索赔。

43. 国外信用证仅注明 Case (箱子) 包装，出口文件的装箱单打 Carton case (纸箱)，买方是否可拒付？

银行在信用证业务中审核单据，遵守“单证严格一致”原则，所以，原则上买方可以这种单证与信用证规定上的细致差异而拒付。

在货品运输包装中，盒式包装容器可以有纸箱、塑料箱、木板箱等。在信用证或合同中未注明以何种箱来运输时，应理解为这种货品的习惯包装，即这种包装须能有效地保护货物不致在运输途中受损。所以，在实务上，除非货品不能以纸箱包装，买方可不必因此而拒付。

44. 某贸易公司与国外进口商签订一项凭样品买卖合同，样品已寄送买方，把底样留给厂家要求订做，但由于贸易公司所交付的样本与交给厂家订做的底样有差异，以至交货后进口商提出索赔，问责任应由谁来承担？

此项凭样品买卖中，两个样品不符，系贸易公司工作失误，应由贸易公司承担责任。如贸易公司向厂家索赔，厂家可以以底样与所交货品相符来对抗。

45. 有一批货物，装船前验货人会同外贸公司验货，同时出具检验书（验货人由买方指定），买方收到货后称该货物已霉烂，越过验货人向外贸公司索赔，请问：（1）外贸公司是否应负全责？若否，应由谁负责？（2）订买卖合同时关于提出索赔时限应定多久？

（1）就本例来说，其货物霉烂的责任划分如下：对船运公司来说，其责任范围依《海牙规则》第四条规定和船运公司提单条款的规定而论。一般说来，货物航运途中霉变，除非霉变原因纯系船方过失，船运公司不予赔偿。对于保险公司，如果托运人投保平安险并附加黄曲霉变险，保险公司在承保范围内和责任限度内负责赔偿。对于卖方，虽然已有装货检验公证书，但如例中所述，买方也有复验权。如货到检验发现确因卖方原因如包装不牢等致使货物在海运途中霉变，买方可向卖方索赔。但如果卖方投保包装破损险，也可以向保险公司索赔。

（2）在实务中，常在异议和索赔条款（Discrepancy and claim clause）中订明，买方对于装运货物的任何异议，必须于装运货物的船只到达提单所订的目的港...天（一般 30 天）即索赔有效期内提出，其日期长短与具体货物品种有关，逾期不予赔偿。根据《联

《联合国国际货物销售合同公约》第三十九条，买方对货物不符合同，必须在发现或理应发现不符情形后一段合理时间内通知卖方，说明不符合同情形的性质，否则就丧失货物不符合同的权利。但无论如何，如果买方不在实际收到货物之日起两年内将货物不符合同情形通知卖方，他就丧失声称货物不符合同的权利，除非这一时限与合同规定的保证期限不符。

46. 出口的货物装船时，应如何印制装船唛头（Shipping Mark）？

装船唛头（Shipping Mark）即运输标志。在海运中，为了方便运输、易于点数、查检货物、避免错发错运，一般须在商品外包装上用文字、图形、数字制作一些特定记号和说明事项。装船唛头通常由一些简单的几何图形和一些字母、数字以及简单的文字构成，内容包括：①收货人及/或发货人名称的代用简字或代号和简单的几何图形。②目的港名称。③顺序件数和总件数。必要时还应按买方的要求列入合同号、中转港口、制造国及进口许可证号码。

在刷制装船唛头时，一般内容不宜过于复杂，应当简明清晰，易于辨认，刷写部位适当，所用颜色不易褪落，并应注意尽量不用广告性图形以免与其混淆。

第五章 国际贸易实务（五）

装 运

1. 什么是班轮运输？班轮运费是如何计算的？

班轮运输是国际贸易运输中常被采用的运输方式，所谓班轮运输是指轮船公司所经营的有固定航期、固定航线、固定停靠港口的货轮并且定期公布运价标准，公开招揽货运业务的运输方式。班轮运输对于一般贸易商品，尤其是一般货物和包装货物的运输出口是十分方便的。概括起来班轮运输有以下几个特点：（1）船公司对其经营的船舶实行四定：即定时间、定航线、定港口，以及定基本运费，按照不同航线，公布船名及其预计到港和离港的时间。他们将自己经营的船舶，划分为定期行驶的若干条航线，例如由新加坡港至西非航线、至东非航线、至地中海航线、至美国东岸航线等等。班轮运输的这种“四定”可以使贸易商有计划地安排他们的货运工作。有时，船公司为了便于货主掌握船只动态，一般都印有固定格式的船期表，并在报纸上公布。（2）班轮运输还给中小贸易商提供了运输的便利条件。这是由于班轮公司通常对于托运的货物无论多少都接受装运，按一般习惯班轮对数量过少的货物，虽然按规定要收最起码提单的费用，但也不能拒绝托运人提出的托运要求。

班轮运输公司定期公布相对稳定的运价标准，这个计算运费的标准，称之为运价表，各个船公司都订有自己的运价表。并定期印发给有关客户参考。班轮运费是根据班轮公司制定的运价表计算的。船公司的运价表一般按照不同种类的商品，根据商品不同性质，其装载和保管的难易，把它们划分为若干个等级，即使在同一航线内，由于商品等级不同，船公司收取的基本费率是不相同的。另外，运费的计算标准也不尽相同，重货一般按重量吨计收运费。轻货则按尺码计收运费，有些价值高的商品则按 FOB 货价的一定百分比计收。有些商品介乎于重货和轻货之间，则按重量或尺码由船方选择计收。在运价表中，若是按重量计收，表内列明“W”。若按货物体积计收，表内列明为“M”。一般以一立方米或四十立方英尺作为计算单位。若是按体积或重量由船方选择而计算表内列明为“M/W”。若是按商品的 FOB 价值的一定百分比计收，称为从价运费，表内列明为 Ad Van 或 A. V. 若按混合标准计收，则列明为 W/M plus A. V 等。此外，还有一些商品如车辆等是按件计收的。有的商品，如牲畜等以头计收。其它的对于粮食、矿石、煤炭等，因运费较大，货价较低，容易装卸等原因，船公司为了争取货载，可以同货主另约定运价等等。根据定价表计算运费是一项很复杂的工作，不仅需要熟悉运价表的基本内容，还需细心考虑其它因素。在计算运费时除按照航线和商品的等级，先按其中费率算出基本运费，还要考虑到许多因商品的不同或因港口不同或其它原因形成的各种附加费。如超重附加费、超长附加费、港口附加费、港口拥挤费、选港费等等各种名目繁多的附加费，各种附加费有时

相当于基本运费的 10% _ 100% , 甚至达两倍以上。因此, 在计算运费时必须考虑周全, 都精确地计算在内。

2. 班轮运输有何特点? 目前我国的沿海港口有哪些班轮进行营运业务?

班轮是指有固定航线, 沿途停靠若干固定的港口, 按照预先规定的时间表航行的船舶。班轮运输的主要特点是: 对于所停靠的港口, 一般不论货物数量多少, 都可以接受装运, 因为船方出租的只是舱位, 而且是部分舱位; 班轮公司按照规定的固定费率收取运费; 货物在装卸港口的装船费和卸船费由班轮公司负责; 船公司的责任以船公司或其代理人在货物装船后所签发的提单为依据。总之班轮运输可归纳为“四固定”, 即固定航线、固定船期、固定港口、固定基本费率。

目前在我国主要港口营运的班轮大体分为三类: (1) 自营班轮。主要是中国远洋运输公司和中国对外贸易运输公司班轮, 此外还有一些地方船队, 如大连、天津、山东、上海、福建、汕头等地的海运公司所经营的班轮。(2) 合营班轮。即中外合资经营的班轮, 如中波海运公司, 中坦联合海运公司。(3) 外国班轮。外国班轮又分为两类, 一是西方国家的, 主要有日本的日邮、大孤三井、东方等船公司, 德国的瑞克麦斯公司, 荷兰的渣华邮船公司, 意大利邮船公司, 美国海陆联运公司; 二是侨商经营的, 有新侨、太平、源源等船务有限公司。

3. 什么是租船运输? 对外洽租定程船时应注意哪些问题?

租船运输一般是指租船人向船主租赁整条船舶进行货物运输。租船运输方式适用于成交数量大、交货期集中, 或对方港口无直达轮停靠的情况。租船运输按照租船的方式可以分为定程租船和定期租船。定程租船亦称程租船或航次租船, 是按航程租赁船舶的一种方式。租船人按照协议及时提交货物和交付运费, 船舶所有人则负责将货物自某一港口或若干港口装运至指定的目的港, 并承担船舶的经营管理及船舶在航程中的一切开支。定程租船可分为单航次租船、连续来回航次租船、来回程租船、连续单航次租船。定期租船是指按一定期限租赁船舶, 在租赁期内租船人可由租船人管理、调动和使用。租金按月以每一夏季载重吨或每日租金额为计算单位。程租船合同与进出口贸易合同有着很直接、紧密的联系, 为了使租船合同与进出口合同的内容相互衔接, 以利进出口装运任务的完成, 在对外洽租定程船时要注意以下问题: (1) 船期, 即船舶到达装货港“受载日期”, 租船合同的船期要与进出口合同的交货期衔接一致。(2) 装货港和卸货港, 一般应明确加以规定, 有时也只规定到达的地带或海区。装卸港应力求规定的具体明确, 注意国外港口是否重

名。不能选择我国政策不允许往来的港口为装卸港，也不能接受内陆城市为装运港，同时还要注意装卸港口的具体运输和装卸条件。（3）货物的种类、包装和数量：对装运货物的种类和包装一般要作明确规定。必要时也可规定租船人有权以其他货物替代原定的货物，即货物选择权。对装运货物，货物数量要规定一定的伸缩幅度，避免向船方支付空舱费。（4）装卸条件：根据装卸费用由谁负担的不同，程租船一般有四种装卸条件：船方不负担装卸货费用；船方不负担卸货费用；船方不负担装货费用；船方负担装卸货费用。目前，我国所应用的租船合同，大多规定为船方不负担卸货费用为条件。（5）运费的计算、支付的时间和地点。运费有按装货吨数、按卸货吨数和包价计算三种计算方法。运费支付的时间和地点涉及到运费预付、到付以及预到付比例，对这些问题要合理选择，严格规定。（6）装卸期限及滞期费和速遣费。装卸时间的计算方法通常有以下几种：①按日或连续日计算；②按工作日计算；③按晴天工作日计算。在程租船情况下，如果在规定的装卸期内，租船人未能完成装卸作业，租船合同一般都规定租船人要向船方支付“滞期费”；反之若租船人提前完成装卸作业，船方要向租船人支付“速遣费”。在规定装卸时间和装卸货率时，要防止程租船合同与进出口合同相脱节造成的损失。

4. 期租船与程租船的区别是什么？

程租和期租的主要区别如下：（1）租赁形式不同。程租船是按航程租船：船舶按双方事先约定的租赁条件，按时开到装运港，装上一定货物，再开到卸货港将货物卸下，完成整个运输任务，取得运费；期租船是按一定的期限租船，在这个期限内，租船人支付租金后便取得船舶的使用权，按自己的意图支配使用该船舶。（2）计费标准不同。程租船，租船人按该船装运货物的吨数及航程的长短计算运费，并支付给出租人；期租船，租船人支付的是租金而不是运费，租金是按船舶的载重吨计算的。（3）使用权限不同。期租船在租赁期内对船舶具有使用权，租船人可以根据自身货运的需要任意选择航线，并有权选择所装货物种类，选择停靠港口等等；程租船则无上述权力。（4）负担、责任不同。在期租条件下，租船人要承担船舶的日常开支，要支付燃料费、港口费、装卸费、理舱费、平舱费等，并要负责船舶的经营、调整等多项工作；在程租条件下，租方只支付运费等少数几项费用，其它大部分费用都由船方负担，并且租船人一般也不承担船舶本身的经营工作。

5. 洽定船位需要什么文件？如何洽定？请给予详细说明。

这要分定期和不定期租船来说明。（1）定期船洽定船位可以用口头或书面形式，如

果是书面形式，通常要下列文件：成交书或订载单，在装货港或卸货港与运送人洽定都可以。通常定期船所使用的成交书或订载单的内容由运送人事先印妥（如附件），它的作用类似于运输契约，上面应注明托运人、收货人、货物名称、件数、重量、运价、承运的条件等等。（2）不定期船（Tramp Vessel）在航程租约（Voyage Charter）中船方与货方对于运价和运输条件达成协议时，通常立即签订书面租船契约（Charter Party）。但有时双方也可以把主要条款作成“成交书”或“成交备忘录”（Fixture note 或 Fixture Memo），由双方或其代理人共同签字分别保存。以后凭此作成正式书面契约（Charter Party）。

6. 如果是件货，是否每批交易都应指定用定期班轮？

定期班轮的主要特点是：船方出租的舱位一般是部分舱位，因此，凡班轮停靠的港口，不论货物数量多少，一般都可以接受装运；船公司负责货物的装卸，即通常所说的“管装管卸”；运费是按固定费率计收的，装卸费包括在内，不另收装卸费；船公司与货主的权利义务是以船公司或其代理人在装船后签发的提单为依据。可见利用班轮装运国际贸易货物十分灵活和便利，尤其是对成交数量少，批次多，交接港口分散的货物更为适合。

在实际贸易中，若买卖双方契约规定由定期班轮装运，则应托给定期班轮装运。若买卖契约没有规定，且买方又无其他指示，卖方可以选择自己认为最恰当的船舶装运。货物，尤其是件货，交给定期班轮运送，既可估计到港日期，又较安全，不致发生扣船事件，对进口商自然极有好处。所以为了服务顾客，原则上托运人最好交给定期班轮运输；如果进口商认为有必要，也可指定用定期班轮。但是有些航线定期班轮较少，运费又昂贵，如一定要指定用定期班轮运送，则对进口商不一定合算。所以，究竟是否指定用定期班轮，则视航线、地区而定。而满载货则一般采用租船运送。

7. 什么是“权宜船籍”（Flag of Convenience）？目前哪些国家允许“权宜船籍”的登记？购买“权宜船籍”的船舶有什么好处？

所谓“权宜船籍”（Flag of Convenience），是指有些国家订立其内法，允许外国人所有或大部分为外国人合作的船舶，登记为该国籍，悬挂该国国旗营运；除登记时按吨位征收少量吨费外，并无其他管制及义务。目前世界上允许权宜船籍登记的国家，有巴拿马、新加坡、洪都拉斯等。船舶经登记为权宜船籍后，就为外国船舶，本政府反而无权管辖。

最近十余年来，世界航运中，权宜船籍盛行一时，各海运实力国与国际组织曾设法抵制，但无效果。采用权宜船籍对船公司有很多便利，这里简述如下：①申请贷款容易：在允许登

记权宜国籍国家的法律中,多设有优先权的规定,银行抵押权获得充分保障,如果贷款未能按期偿还,银行可对船舶随时处理,没有倒帐的可能性,所以船商申请贷款较容易,少数资金即可购买船只经营。②登记手续简便:允许登记权宜船籍国家,为了扩大生意,登记手续很简便,只须委托律师向该国政府或大使馆申请,就可办妥,不用亲自申办。③捐税负担轻微:登记权宜船籍船舶,除登记费与年费外,不须缴纳任何营业税及所得税。④政府管理松懈:凡允许登记船籍的国家,均无严格的检查制度与船员制度,船舶航行安全与国际公约证书,任由各验船机构检验核发,船主只要获得保险就可。对船员外运考试可采取通讯方式,并没有实质考试,船员雇用容易,并且对船员配额不加限制,船主可尽量少雇,以节省营运支出。更没有外汇管制,营业所得全归船东处理。⑤没有征调征用的可能性:允许登记权宜船籍的国家,都是中立小国,向来没有征调船舶或因战争影响营运的顾虑,使船主大可放心。⑥营运地区不受限制。

不过,权宜船籍亦有若干不利之处,其原因如下(1)不能享受它本国轮船货物配载及码头停靠的优先权。(2)如果没有强有力的外交背景,在国际间遭遇纠纷时,全凭船东自行处理。(3)受若干国家排斥,如澳洲西部港口对权宜船舶非常歧视。

总之,权宜船籍对船公司而言,可以说是利弊兼有,但在目前,实际上是利大于弊。所以如想争取这些船舶返回本国国籍,必须有更便利更优惠的条件。在当前情况下,这一问题,各国一时还难得到根本解决。

8. 请介绍一下韩国船运方面的“Waiver System”。

韩国的“Waiver System”,即“放弃承运权制度”,是韩国为扩充船队保护本国航运而实施的,是一项海运保护主义的制度。该制度规定,凡韩国的进出口货物,除非韩国籍船舶放弃承运权,且外国轮船已事先取得韩国船东协会签发的放弃承运权文件,否则外国轮船不得揽载该国进出口货物。但是具有下列4项条件中任何一项的外籍船舶可不受限制(1)美国或德国籍船舶,以及与韩国订有海运协定国家的船舶(2)与韩国轮船公司订有舱位互用协定的外籍轮船公司所属船舶(3)远东(欧洲)运费同盟所属的船舶,承运货物往欧洲者;(4)由买方指定承运船舶者。该制度实施以来,对各国轮船公司打击沉重,引起不少海运发达国家的强烈不满。

9. 什么是 Charterer's Operator/Agent Bills of Lading?

Charter 意为租船。所谓 Charterer's Operator 在国外是指本身无船,通过向船东租船经营航运业的租船航运经营人。而船东与租船人签定的租船合同(Charter party)上所指定的

代替租船人在装卸港口办理一切进出港手续的人即称为租船代理人(Charterer's agent)。由租船航运经营人或租船代理人签发的提单即称为 Charterer's operator B/L 或 Charterer's agent B/L。由于货主有在船东与租船人纠纷时蒙受损失的风险 ,故许多信用证特别规定不能接受此种提单。国际商会《跟单信用证统一惯例》(ICC Publication No. 500)第二十五条中规定 ,除非信用证另有规定 ,银行将拒受注明以租船合同为准的单据。

10. 在海运提单收费栏内 ,常常看见“ CFSO ”、“ CFSR ”、“ CFD COLLECT ”、“ CSC ”等字样 ,译成中文是什么意思 ?

CFSO 为 Container freight station 的简写 ,意为集装箱货物集散站“或并柜装载”。CFSO 也可以是 Container freight station original 的缩写 ,其中 original 相当于收货地点(place of receipt)。CFSO 意为 CFS 费用在收货地收讫。CFSR 为 Container freight station railway station 的缩写 ,意为并装货物(CFS)费用是集装箱装入火车时收讫。CFD COLLECT 是 CFR Destination Collect 的缩写 ,意指运费在目的地收取。以上三种缩写均非通用。CSC 为 Container service charge 的缩写 ,意为集装箱服务费 ,又称并装货物服务费(cfs service charge ,或 LCL service charge)。并柜货物(cfs cargo)在运到零星货物集装箱处理站(cfs)后 ,船方须雇工装入集装箱 ,等待装船 ;又并装集装箱(LCL container)在运到进口地零星货物集装箱处理站后 ,船方须雇工拆柜取货 ,等待收费人提货。船公司对上述作业向货主收取集装箱服务费(csc)。在整装(CY)或整拆(CY)时 ,无此项费用。

11. 什么是(运费)延期回扣制 ?

所谓运费延期回扣制是航运同盟与同盟外船公司实行竞争的一种方法。航运同盟 ,又称运费同盟(freight conference) ,是由某一地区行驶在特定航线的定期船所属船公司 ,为限制或消除彼此之间的竞争 ,获得某种程度的独占利益 ,而以协定方式结合而成的以航线为范围类似卡特尔的组织。其主要协议事项为统一运费率的商讨 ,制定运费率表及运送条件。延期回扣制始创于 1977 年。即与托运人约定在一定期间内将其货物完全委托同盟所属船只装运时 ,同盟对于托运人在计帐期间内所支付运费总额中 ,提出一定比例(一般为 10%)作为回扣、期满后退还给托运人 ,但仍需托运人在期满后三至六个月的保留期间内继续将全部货物委托会员公司承运 ,如无违反才可享受这项优待 ,获得回扣的款项 ,若有任何部分货物交由盟外船只运送 ,或以自身名义代替无权享受延期回扣制的货主装货 ,则取消前期应得的回扣利益。

12. 请将“ Berth Terms (Liner Terms) ”译成中文,并简要加以说明。

Berth Terms(简称 b. t),中文意义为“ 码头条件 ”,是船公司装卸条件的一种,指装货及卸货均由船方负责,意即海运费用已包含装卸费用,货方不必再额外支付。但这一条件仅指船方负担货物在船边装船及卸货的费用而已,不包括货物从仓库到船边的搬运费,该费用仍由货方负担。Berth Terms 在租船合同中较少采用,多见于定期船运输故亦称班轮条件(Liner terms)。

Berth Terms 在程租船中使用时,为避免纠纷,在租船合同中除订明“ Berth Terms ”或“ Liner Terms ”之外,往往还附注“ 装卸费用由船方负担 ”字样。(“ Loading and discharging expenses to be for ship account ”或“ Cargo to be loaded and discharged at shippers expense ”)。

13. 请将“ Cargo Forwarder ”与“ Cargo agent ”译成中文并加以区别。

Cargo Forwarder 与 Cargo agent 均可译为“ 货运承揽业者 ”或“ 运输承揽商 ”。诸如此类的名称还有 forwarder ,freight forwarder ,forwarding agent 等。在香港等地它们是指介于运送人与托运人之间,受托运人所委托,而以自己的名义代为处理进出口货物装卸水陆运输业务,以收取运费和手续费为报酬的人。联合国对货物承揽运送人对货主所提供的主要服务项目,于其所出版《 货物承揽运送人在发展中国家所担任务 》(The Role of the Freight Forwarder in Developing Countries)中列有 (1)装货条件的通知(包括托运人指示及运货到港口)。(2)计算出口费用。(3)代垫各项费用(包括海上运费)。(4)安排打包、加刷标志、张贴标签等。(5)运输方法及运输工具的选定,例如洽订舱位、安排车辆、驳船、仓储、装船等。(6)代办货物保险。(7)制作货运单据。(8)办理必要手续,包括报关事务等。(9)货运单据的寄送。(10)提供最新运输消息及其他必要的服务与建议。货物承揽运送人可分为陆运、海运、空运等三种,其中一种可兼营其他承揽运送业务,但属不同法律管辖范围。

至于 Cargo Forwarder 与 Cargo Agent 二者之间的区别,在不同的国家有不同规定。例如在美国, Cargo Forwarder 可经营并装业务,以自己的名义向航空公司托运,但不得向航空公司要求 5% 的佣金,其本身还可以自订运价表以争取货源。而 Cargo agent 则只能接受托运人委托向航空公司办理托运手续,可收取 5% 的佣金。但在有些国家和地区,这种区别并不存在。只要具有货运承揽业执照,均可兼办装运业务。

14. 空运提单上的报值金额栏(declared value for carriage)上的 N. V. D 是指什么意思?

N. V. D 为 no value declared 的简称,意即未申报价值,是空运提单(Air Waybill)上表明托运货物未申报价值的记号。

航空公司对于承运货物的损害赔偿虽订有最高限额(一般责任范围为每公斤 20 美元),但并不以超过货物在目的地的实际价值为限。如托运人鉴于托运货物价值比该限额高时,为获得较大之保障,可在空运提单上“Declared value for carriage”一栏填写报值金额,以此作为航空公司的赔偿金额,但需缴付报值费(Valuation Charge)。如不申报,则必须在该栏中注明“ No Value Declared ”或简号为“ N. V. D ”,但不得代之以其它文字。

15. 在集装箱运输方面,所谓“ TEU ”指的是什么意思?

“ TEU ”是“ Twenty - foot Equivalent Unit ”,意为“ 二十英尺等量单位 ”。是计算集装箱船(container ship)载运能力的单位。集装箱有多种规格,一般用于海上运输的集装箱,其宽度与高度均为 8 英尺,而长度则有 10 英尺、20 英尺、30 英尺、40 英尺等多种,其中 20 英尺的最为普遍。因此,规定 1 个 TEU 为 1 个长为 20 英尺,宽度和高度各为 8 英尺的集装箱所能容许的载运能量。

16. 请问“ Sea Waybill ”是什么样的文件?请简要介绍一下。

Sea Waybill,又称 ocean waybill,liner waybill,data freight receipt 或 freight receipt,汉语称作海运提货单(或海上运送单、海上货运单)。它是指由海上承运人签发给托运人,用以代替海运提单(ocean bill of lading)的兼具收据与运输合同性质的海上货运文件。与海运提单比较,Sea Waybill 有如下特点:首先,它本质上是一种非流通性收据(non_ negotiable receipt),而普通的 Ocean B/L 则属于物权单据(document of title);其次,收货人采用记名,运送人仅负责将货物交付给收货人,而无需收回该单据;再次,Sea Waybill 为简式单证,不载有详细货运条款,但载有一条可援用承运人的海运提单所载货运条款;另外,Sea Waybill 既可用于集装箱运输,又可用于传统运输,即可为“ 已装船 ”(shipped on board)形式,也可为“ 收受备运 ”(received for shipment)形式。Sea Waybill 最初采用于 1977 年北大西洋间的部分运输,是运输高速度化的产物。由于现代船速的提高,货物可很快运抵目的地,进口商如须在收到提单后才可提货,就很不方便。鉴于此,这种 Sea Waybill 便仿照航空提单形式而产生出来。

下面附有联合国欧洲经济委员会(UN/ECE)于 1978 年 9 月所提出的 Recommendation 上的一段文字,供参考: To facilitate the movement of consignments for which a simple receipt is sufficient, a non-negotiable Sea Waybill should be used.

A Sea Waybill is a document by which the transport operator declares to the shipper or his agent that the goods have been received for shipment. It is a non-negotiable document, which

means that it need not be presented at the port of destination as a condition for receiving the goods without waiting for the document to arrive ,the goods will be released by the shipowner or his agent to the consignee named in the Sea Waybill against the receipted notice of arrival ,or by proving the identity of the consignee ,The procedure is simple ,and especially advisable when the seller and buyer are well established trading partners.

The Sea Waybill cannot be issued “ to order ”. Transport terms and conditions are identical with those of the negotiable Bill of Lading ,Paper size and format of the Sea Waybill should correspond to the ICS Standard Bill of Lading 1972 ,which is based on the UN/ECE Layout Key.

（ 为便利货物的转移 ,使其可通过一张简单的收据实现。 应使用不可转让的海上货运单。

海上货运单是承运人向托运人或其代理人表明货物已收妥待装的单据。 它是一种不可转让的单据 ,即不须以在目的港提示该单据作为收货条件 ,不须待单据寄到 ,船主或其代理人可凭收货人收到的货到通知或其身份证明而向其交货。 此程序简单 ,且当买卖双方为关系良好的贸易伙伴时尤为实用。

海运提货单不能以“ 空白抬头 ”签发。 其运输条款同可转让的海运提单相同。 其所用纸张大小和格式须与国际航运协会 1972 年制定的《 标准提单 》一致。）

17. 什么是 F. I Terms ?

所谓 F. I Terms ,即“ 船方装货负责 ” ,是装卸条件的一种 ,大多用在租船合同中 ,表明凡货物的装船费用及风险由货方承担。

在定程租船中 ,运输货物的装卸费用的分担问题 ,需在租船合同中订明 ,一般包括以下几种装卸费用负担条件 :

(1)船方不负担装船费用。(Free from taking in the cargo ,简称 Free in ,F. I)

(2)船方不负担卸货费用。(Free from taking out the cargo ,简称 Free out ,F. O)

(3)船方不负担装卸费用。(Free from taking in and out the cargo ,简称 Free in and out , F. I. O)

(4)船方不负担装、卸、理舱费用。(指货物装入舱底需垫隔、整理费用)。(Free In and Out and Stowed ,F. I. O. S)

(5)船方不负担装、卸、理舱、平舱费用。(Free In and Out and Stowed and Trimmed , F. I. O. S. T)

18. 请简要解释“ Micro – bridge ”制度和“ Mini – Land bridge ”制度。

Micro – bridge service system ,即微陆桥运输 ,简称 MBS。Mini – Land bridge service system ,即小型陆桥运输 ,简称 MLB。MBS 与 MLB 是集装箱联合运输中两种相对的作业制度。

MLB 作业 ,是海运集装箱与陆路运输联合作业形式。例如货物从日本运至美国东海岸 ,可先由集装箱船运至美国西海岸卸下 ,再经横跨美国东西的铁路转运到东海岸港区的集装箱货站或集散场(container freight station ,CFS)。如需分运美国内陆各地 ,则可再交由内陆运输公司。再如 ,由我国东北运往欧洲大陆港口 ,可先经由西伯利亚大陆桥 ,再由集装箱船承运。此种作业能够避免海运绕道 ,提高运输效率。

MBS 作业 ,指的是先以集装箱船将货物运至美国口岸卸下后 ,即由船公司安排经由火车或内陆运输公司 ,直接运至内陆各地的集装箱运输联合作业。在这种作业下 ,若货物须从日本运至美国内陆 ,不须象在 MLB 方式下那样 ,在西海岸卸货后 ,先运至东海岸港区的集散场 ,再由内陆运输公司分运内陆最终收货地 ,因此可提前收货。这种作业方式后由运费同盟改名为 IPI(interior point intermodel) ,即一贯运输或直达运输。

19. 集装箱运输的提单上的 H/H、P/P 或 D/D 是什么意思？

H/H、P/P 或 D/D 表示海洋集装箱运输的运输方法。

在海洋集装箱运输中(container transport) ,货物自启运地到目的地有以下运输方式：

(1)H/H、或 D/D(house to house 或 door to door)即“ 户至户 ”或“ 门至门 ”。托运人在自己的厂库(house)中将货物装入集装箱 ,运至出口港装船至目的港 ,再运至收货人厂库(house)拆箱取货。因集装箱是在出口港集装箱存放场(container yard)交给船公司运至进口港集装箱存放场交收货人 ,故又称 CY/CY(即整装/整拆)。

(2)H/P(house to pier)“ 户到港 ”。托运人在厂库(house)装箱 ,运至出口港交船公司运达目的港 ,在码头(pier)的集装箱货站(container freight station ,CFS)拆箱交货给收货人。又称 CY/CFS(整装/分拆)。

(3)P/H(pier to house)“ 港至户 ”。于出口港码头的集装箱货站(CFS)由船公司将货装集装箱 ,于目的地港集装箱存放场(CY)交收货人 ,收货人在厂 库(house)中拆箱取货。又称 CFS/CY(即分装/整拆)。

(4)P/P(pier to pier)“ 港至港 ”。由船公司在进口港和出口港的集装箱货站(CFS)分别装箱和拆箱。又称为 CFS/CFS(即分装/分拆)。

20. 集装箱运输中场站收据(Dock Receipt)如何填制 ,有何作用？场站收据是否可以据

以向银行押汇？

一套场站收据相当于传统运输的一套装货单。场站收据基本上同集装箱联运提单一致,由发货人填制。发货人向场、站办理交接时,由承运人或其代理人签发。如果货主自行装箱,应在货运资料栏内批注:“Shipper's pack, count, seal”(由发货人装箱、计数、并加铅封),或“said to contain”(据称装载内容)。所需运费及有关费用,由代理公司在场站收据上列明。

场站收据每套可有八联,其作用分别为:①正本联:由集装箱装卸区堆场管理员或集装箱货运站在验收集装箱或拼箱货后签发给发货人,发货人再据以向船公司换取提单。②通知船长联:相当于代理公司的装货指示,发给船长保存,作为随船提单副本。③装港船公司联:由装港代理公司保存。④集装箱管理处联:作为编目控制系统的原始凭证之一。⑤签发提单联:由代理公司签发提单的部门保管,以利与提单核对。⑥非出口港联:由内陆城市货运站或非出口港集散点保存。⑦海关联:由海关留存。⑧场站联:由集装箱装箱区堆场管理员或交接站保存。

根据《跟单信用证统一惯例》国际商会第500号出版物第二十六条,除非信用证明确要求已装船的运输单据或不符合信用证其他规定或不符合第二十五条规定,银行将接受表明货物已接受监管或收妥待运的运输单据。所以,如果信用证未规定结汇时必须提供“已装船提单”,则场站收据可作为“备运提单”送交银行办理押汇。

21. 出口公司在签订合同时,如果采用集装箱运输,在签约时应注意什么问题?

我出口公司在出口业务中,多采用我国船舶运送货物。此时应注意中国远洋运输公司对集装箱运输的有关规定。除此,在签约时,应注意以下条款:(1)合同中必须允许使用集装箱装运。(2)尽量做到凭堆场或货运站签证的场站收据换取提单,而不要由船长在场站收据上加签。因为后者通常要在货物装船后才能取得提单,货方取得提单要慢于前者。(3)不能接受不准装舱面的条款,因为集装箱完全有可能装在舱面。(4)在成交合同中应列明交货方式。因为集装箱运输的交货地点可以是卸箱港货运站、堆场,也可能是收货人仓库或工厂,也可能是内地货运站或非卸箱港集散点。

22. 请举出与我国外贸运输有关的班轮公司。

班轮公司所经营的远洋运输大都有固定的航线和停靠港口,并且有固定的船期和固定的费用。我国的中国远洋运输公司(China Ocean Shipping Company)是我国交通部所属的专营远洋运输业务的班轮公司,其总部设在北京,分公司设在大连、天津、青岛、上海、广州等

地。中国租船公司(China National Chartering Corporation)和中国对外贸易运输总公司(China National Foreign Trade Transportation Corporation)是我国对外经贸部所属的对外租船和经营对外贸易运输组织工作的专业公司。在我国,还有一些地方租船公司。

与我国有业务往来的合营班轮公司和外国班轮公司有 ①中波海运公司(Chinese - Polish Joint - stock Shipping Company) ;②中坦海运公司(Chinese - Tanzania Ocean Shipping Corporation) ;③中国斯里兰卡联合航线(Chinese - Sri Lanka Joint Line) ;④德国瑞克麦斯公司(Rickmers Line) ;⑤日本东方轮船公司(T. H. Lines) ;⑥日本邮船株式会社(Nippon Yusen Kaisha Ltd) ;⑦日本川崎汽船株式会社(Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.) ;⑧荷兰渣华轮船公司(Nedlloyd Lines) ;⑨侨商太平洋船务有限公司(Pacific International Lines) ;⑩侨商新侨船务有限公司(Sin Chiao Shipping Pte. Ltd.) ;⑪侨商源源船务有限公司(Gnan Gnan Shipping Pte. Ltd.) ;⑫美国海陆联运公司(Sea - Land Service Inc) ;⑬意大利邮船公司(Lloyd Triestino) ;⑭侨商港亚轮船有限公司(Prompt Shipping Corp. Ltd.)。

23. 在对外贸易运输中,班轮公司的附加费收取有何标准?

班轮公司所收取的运费包括两大部分:一是基本运费,另一是各种附加费。基本运费包括货物从启运港至目的港的运输费用和启运港装船费及目的港的卸船费,而附加费则是视不同情况才临时计收的。班轮公司可能计收的附加费名目繁多,主要有 (1)超重附加费(Heavy lift additional)。即当货物的毛重达到或超过一定重量(一般为 2000 公斤)时而收取的一种费用,这种费用一般随货物重量加重而增加。(2)超长附加费(Long length additional)。当货物长度达到或超过规定长度(在中国远洋运输公司提单条款中规定为 9 米)时而计收的一种费用。(3)燃油附加费(Bunker surcharge)。由于原油价格上涨而向货方增收的费用。(4)直航附加费(Direct additional)。即运往非基本港的货或达到一定数量的一批货物,船舶可以直航停靠该港口而增收的费用。(5)转船附加费(Transhipment Surcharge)。对运往非基本港货物在中途转船而运达目的港,而向托运人或货主增收的费用。(6)港口附加费(Port Surcharge)。因为港口装卸效率低,速度慢或港口费用较高而向货方计收的附加费。其余的附加费还有 (7)港口拥挤附加费(Port congestion surcharge)。(8)选择卸货港附加费(Optional fees)。(9)变更卸货港附加费(Alternation of destination Charge)。(10)绕航附加费(Periation surcharge)。(11)货币贬值附加费(Currency adjustment factor)。12. 冰冻附加费(Ice surcharge)等等。

24. 国际上有关提单的国际公约有《海牙规则》、《海牙——维斯比规则》以及《汉堡规

则》,请问这些公约之间关系及各自法律效力如何?

1921年,为了统一各国在有关提单上的法律的严重分歧,国际法协会的海上法委员会开会制订了《海牙规则》,后经1922年和1923年两次修订,最后于1924年在布鲁塞尔正式签订,称为《统一提单的若干法律规则的国际公约》(International Convention for the Unification of certain Rules of Law Relating to Bills of Lading),简称《海牙规则》(The Hague Rules 1924)。到目前为止,已有八十多个国家和地区采用了《海牙规则》,从而使《海牙规则》成为国际海运中最重要的国际公约之一。中国远洋运输公司提单条款规定,对于承运人的义务、赔偿责任、权利及豁免应适用《海牙规则》。

由于《海牙规则》明显地偏袒船方(承运人)利益,从其实实施半个世纪以来,一直受到代表货方利益的国家和航运业不发达的国家的反对。为此,某些海运国家在国际海事委员会的协助下,于1968年在布鲁塞尔召开外交会议,签订了《修订海牙规则的议定书》又称《1968年布鲁塞尔议定书》(The 1968 Brussels Protocol),简称为《海牙——维斯比规则》(The Hague - Visby Rules)。此规则于1977年分别为法国、丹麦、瑞典、挪威、瑞士和英国批准,并有厄瓜多尔、黎巴嫩、新加坡、叙利亚加入生效。现在该规则和海牙规则分别被有关国家采用。

由于《海牙——维斯比规则》并没有对《海牙规则》作实质性修改,没有改变《海牙规则》偏袒承运人利益的倾向,后联合国国际贸易法委员会经过多年的准备,拟订出一项《海上货物运输公约(草案)》,并于1978年由78个国家在汉堡召开的会议上通过。按照该规则规定,此规则须于20个国家提交本国政府的批准书后一年生效。现在批准该公约的国家尚不足此数,所以该公约现在尚未正式生效。我国至今虽然没有参加上述有关公约,但在我国远洋运输业务中也参照适用这些公约的有关规定。

《汉堡规则》(The Hamburg Rules)全称《1978年联合国海上货物运输公约》(United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea 1978),它对海牙规则作了较多的实质修改。主要表现在(1)扩大了规则的适用范围(第二条)。(2)延长了承运人承运货物的负责期间(第四条)。(3)扩大了承运人应负的赔偿责任(第五条、第六条)。(4)延长了诉讼时效,将海牙规则中规定的货主提出诉讼和仲裁时限由一年延长至二年。

25. 如果要向国外出口货物,应如何同船公司签订运输合同?主要内容是什么?

在出口货物海运中,出口方选用何种租船方式,签订何种运输合同应依据出口方对装运、交货、保险要求以及货物、船舶特点来定。海上货物运输合同主要有提单和租船合同两种。提单适用于件货运送,此时船货双方运输合同仅为一张提单,提单既是运输合同的证

明,又是货物所有权凭证。按《1978 年联合国海上运输公约》解释,提单应明示以下内容:(1)货物的种类、标志、说明、重量、数量(由托运人提供)(2)货物外表状况(3)承运人姓名及其主要营业所(4)托运人姓名(5)由托运人指定的收货人姓名(6)装货港以及承运人在装货港接管日期(7)卸货港(8)提单正本超过一份时的提单正本份数(9)签发提单地点(10)承运人或其代表签字(11)收货人应付运费或对此的其他说明(12)对遵守《1978 年联合国海上货物运输公约》或其他公约的声明(13)在适用时货物应在或可在舱面载运的声明(14)卸货日期或交付日期(15)对赔偿责任的约定。

租船合同是承租人和出租人按自由原则所达成的协议,合同规定出租人提供船舶给租船人使用并由承租人支付出租人一定运费和租金,以及有关当事人双方权利与义务、责任和豁免等条款,以明确双方经济法律关系。在租船市场上租船一般经询盘、报盘、还盘、接受和签约五个环节。租船合同一般适于大批货物运输或长期性货物运输。租船合同又有定程租船和定期租船两种。定程租船以航程为基础,规定船方按租船合同的航程完成运输任务,并负责船舶的经营管理以及船舶在航行中的一切开支费用,租船人按约定支付运费或租金。定程租船合同包括以下内容:①货物;②装卸港口;③受载日和解约日;④运费或租金;⑤装卸费用的划分;⑥许可装卸时间;⑦滞期费和速遣费。定期租船即由船舶出租人将船舶给租船人使用一定期限,在此期限内由租船人自行调度和经营管理,并按一定方式支付租金。定期租船合同一般包含:①船舶说明;②使用范围和航行区域;③租期;④交船/还船;⑤租金;⑥停租;⑦转租。

在租船合同中,往往还有其它一些条款,它们是:①绕航条款;②租船人责任终止条款;③留置权条款;④船东责任条款;⑤仲裁条款;⑥共同海损条款;⑦罢工条款;⑧战争条款;⑨冰冻条款。

26.“航线”与“航路”有何不同?

在航运术语上,“航线”(shipping line)与“航路”(shipping route)有显著区别。

所谓航路,是国际间因贸易需要和其它因素的影响,经长时期探索而形成的供船舶向同一目的地行驶的航行道路。其构成要素主要包括:(1)货运流动方向与货物数量的互换交流;(2)供装卸储转的优良港埠;(3)运河的兴建;(4)循地球圆面的最短距离;(5)政府政策的影响;(6)沿途燃料的供应状况;(7)风向、波浪、潮汐、洋流、雾、流冰等自然现象。目前世界上拥有大量货流及对世界贸易有重要影响的国际航路有以下几条:(1)北大西洋航路(North Atlantic route);(2)北太平洋航路(North Pacific route);(3)苏伊士运河航路(Suez Canal route);(4)巴拿马运河航路(Panama Canal route);(5)南非航路(South Africa route);

(6) 南北美航路(North America – South America route) (7) 南太平洋航路(South Pacific route) (8) 南大西洋航路(South Atlantic route) (9) 圣劳伦斯航路(St. Lawrence Seaway)。

所谓航线,是指航运经营者在各种不同的航路中,就其所具备的主观和客观条件,个别自行选择的营运路线。因其以营利为目的,所以常因政治、经济、贸易或本身因素而变动或取消航线。航线的选择方法因业务不同而有别,凡定期业务系先选航线,再配船舶;不定期业务则先定船舶后选航线。航运经营者开辟航线时需考虑以下重要条件(1)各国贸易可能性(须视两国政治上的融洽和经济的依存程度)(2)港口间贸易货运的动向(3)所经营的业务性质(4)调查航线的需要作为设计或购买船舶的依据(5)港口情况,燃料供应情况(6)各国间的法令、盟约及国家政策(7)当时的经济条件及未来趋势等。由于经营者的盈利或亏损与航线选择的适当与否有密切关系,所以必须对航线谨慎选择。航线依其营运可分为定期航线(regular route)和不定期航线(occasional route)。

由此可见,航线是航运经营者在各不同航路中,自行选择的营运路线。一条航线可包括若干条航路,有可能由若干条航路的全部或部分航程所构成。航路为世界任何船舶航行而存在,航线则为营业者的自行选择,其它营业者可能选择不同的航线,但其所选航线必在已存在的航路上。

27. 什么是国际多式联运?它有何特点?

国际多式联运是在集装箱运输的基础上发展起来的一种新的运输方式,它把海、陆、空,公路、江河等多种运输方式结合起来联合使用,完成进出口货物的国际运输。国际多式联运的特点在于无论运输路程多远,运输过程中手续多么复杂,货主只办理一次托运,支付一笔运费,取得一张联运单据,即可完成托运。

28. 我国到目前为止(1992年),已开展了哪些多式联运的路线?

目前我国开展的多式联运路线主要有(1)我国内地→我国港口→日本港口、内地,以及相反。(2)我国内地→我国港口→香港(转美国)。(3)我国港口→肯尼亚蒙巴萨港口→乌干达内地。(4)我国内地或港口→德国内地→及北欧内陆城市。(5)美国内地→我国港口(包括空港)→我国内地。(6)我国内地或港口→美国西岸→美国芝加哥及其他一些内地。(7)我国内地→我国港口→比利时安特卫普→西欧内陆城市。(8)我国内地→上海/新港→科威特→伊拉克巴格达。(9)我国东北内地→图们→朝鲜清津港→日本港口,以及相反。

29. 请简要介绍一下什么是大陆桥运输及目前世界上主要的大陆桥运输线。

大陆桥运输指利用横贯大陆的铁路作为中间桥梁把大陆两端的海洋运输连接起来组成一个海—陆—海式的连贯运输。

目前世界上有四条大陆桥运输线 (1) 美国大陆桥运输线。它是利用横贯美国东西的三条铁路干线将远东地区的货物运往欧洲。这三条铁路干线是 :西雅图—芝加哥—波士顿, 旧金山—芝加哥—纽约, 洛杉矶—堪萨斯城—巴尔的摩。(2) 加拿大大陆桥运输, 利用加拿大的两条横贯东西的铁路干线将远东地区的货物运往欧洲。这两条铁路干线是 :温哥华—温尼伯—哈利法克斯、鲁珀特港—温尼伯—魁北克。(3) 前苏联西伯利亚大陆桥运输, 西伯利亚大铁路东起纳霍德卡和东方港, 西止莫斯科, 将远东地区的货物运往欧洲以及西亚。(4) 新亚欧大陆桥, 东起我国连云港, 西至荷兰鹿特丹。

30. 什么是 OCP 运输方式? 出口人在使用 OCP 运输方式时应注意什么问题?

OCP 是 Overland Common Point 的英文缩写, 原意为“陆路公共点”, 是指货运目的地为美国或加拿大内陆的一个区域, 在海运货物卸在沿海港口再陆运到内陆运输可到达的地区的一种运输方式。这种运输方式最早用于美国, 即货物运到美国西部港口卸货再向东运行, 经陆上运输到所谓的 OCP 地区。采用这种运输方式的主要原因是美国西部的运输公司为了争取货运量, 以优惠的运价来吸引货主。刚开始时, 这种优惠由美国铁路首先提供, 以后公路和航空公司相续效法, 逐步发展成为一种习惯做法。在美国的 OCP 地区主要指北达科达州, 南达科达州, 内布拉斯加州, 科罗拉多州和新墨西哥州及其以东地区。凡是太平洋彼岸的货物经美国西部港口卸货后, 通过陆路交通向东运至 OCP 地区均可享受上述运费的特殊优惠。加拿大因为是美国的近邻, 主要的贸易和运输方面的业务同美国有密切的联系。因此, 在加拿大地区也出现一个 OCP 地区, 也流行 OCP 运输方式。即货物卸在加拿大西部港口后再通过陆路交通向东运至内陆目的地时也实行同美国类似的这种 OCP 运输方式, 采取特别优惠办法。OCP 运费率一般比本地运费低 3% 至 5%, 这样, 凡是对美国或加拿大出口时, 如果进口商将货物运至 OCP 地区, 出口人就可以用 CFR 或 CIF 美国或加拿大西部港口价格条件, 且采用 OCP 方式, 对出口人来说可获得 3% 到 5% 海洋运费的优惠, 就进口商来说, 由他自行安排陆路运输, 并可享受这段运输的优惠, 因此, 对买卖双方都有利。出口人在使用 OCP 方式时, 应注意以下几个问题 (1) 在成交时应在运输条款上明确地写明“自 × × (装运港) 至 × × (美国或加拿大西部港口) OCP × × (内陆地点)。”(Shipment from × × to × × OCP × ×)。例如 : 自中国口岸至旧金山 OCP 纽约。(2) 在装货单 (Shipping Order) 和提单的卸货港一栏中必须注明 OCP 字样, 并在货物内容、运输码头一栏内标明内陆地点。

(3) 在货物包装的运输码头中也应在卸货港一项内刷注 OCP 字样,并将卸货港和最终目的地同时列明。例如:旧金山 OCP 纽约,在出口人完成上述手续后,才可将货物采用 CFR 或 CIF 价格条件,卖到美国或加拿大西部港口后由进口商负责安排内陆转运手续,并负担其费用。

31. 请问 OCP 与 M. L. B 的区别在哪里? In transit to 和 Via 又有何不同?

OCP(Overland Common Points),意为陆路共通地点,是海陆联合运输方式下说明运输目的地的术语。远东出口商向美国和加拿大内陆交运货物时,先由船公司运至其指定的太平洋沿岸卸货港,如旧金山(San Francisco)、西雅图(Seattle)、温哥华(Vancouver),然后再由承办联运的铁路公司将货物运至进口方或其代理人指定的内陆目的地。

MLB(Mini—land bridge service),意为小型路桥运输,是一种海运集装箱与陆路运输联合作业方式,因为这种作业只占大陆桥作业(Land bridge service)即“海—陆—海”联运方式的一部分,故得名。由东亚到美国的货物先运至美国西岸港口卸下,再以横穿大陆的铁路运至东岸港区的集装箱货站(CFS)即属于此种作业。

在 MLB 下,船公司需负责由内陆转运及内陆运费(Inland freight),而在 OCP 下,船公司则无此责任。

至于 In transit to 与 Via 的区别如下。

In transit to 意为转运,指货物在卸货港卸下后以陆路运输至目的地的转运。例“Shipment from Shanghai to San Francisco in transit to Detroit”意为“从上海运至旧金山,转运至底特律”。

Via 有以下意义(1)经由,通过;需经过的路线(By way of; passing through; route to be followed)表示船只经过的航路或转运路线,例如“From Shanghai via Hong kong to New York”(自上海经香港至纽约)。(2)以……方式(By means of),例如“Via air mail”(以航邮)。

32. 何谓 LASH 船或 RORO 船,译成中文是什么?两者有何不同?各有什么特色?

LASH 是 Lighter Aboard SHip 的缩写。一般译为“子母船”。母船可以装载驳船的子船,而子船可以装载集装箱、一般包装货物或散装货物。子船装上或卸下母船的方式有两种,一是用起重机垂直吊进吊出;另一种是以平行驶进或驶出的方式推动。RORO 是 Roll on—Roll off 的缩写。一般译成“驶进驶出”式装卸。这种方式首先使用渡船和车辆专用船,RO-RO 装卸货物用驶进驶出方式推行。因此用 RORO 方式通常在装卸货码头应准备有供码头上使用的牵引车(Terminal Tractor)、起重车(Lift truck)及其他辅助设备如驶进驶出的斜道

等。另外全部集装箱船也有以驶进驶出方式装卸集装箱的。通常 RORO 专用船的载重吨位在 1 万吨以内,不像子母船的吨位较大,子母船的吨位在 2 万~3 万吨之间。而且母船不必停靠码头也可以装卸子船。

RORO 和 LASH 专用船的最大特色是装卸速度特别快,而且占用码头的面积较小,甚至不必停靠码头(如 LASH)也能够装卸货物。因此,RORO 及 LASH 方式特别适合于在港口狭窄拥挤的地区。红海和波斯湾因港口情况不良,RORO 及 LASH 的船舶很受重视,而且发展迅速。

33. 以子母船运输,如果是同属一家船公司,是否也属于转运?

转船即允许转船(Transshipment To Be Allowed),是指远洋货运中,货物装运后允许在中途港换装其他船舶转运到目的港。货物需要转船的主要原因是:目的港无直达的船或合适的船;目的港不在装载货的班轮航线上;货物零星分散,班轮不愿挂靠目的港;为联运货物等。在实际业务中,只要有从一艘船转到另一艘船的事实,不管先后两只船是否属于同一家船公司,均属于转船。船公司往往对托运人说属于同一家公司的船,转到同公司的另一船时不是转船,实际上这种说法不太确切,托运人不能不注意。

34. 请简要介绍一下舱位面积与载货量的计算方法,前舱狭窄部分的计算方法,船龄的计算方法?

货船的舱位不是指其绝对容积的大小。一艘货船其载货量的多少要看货物是什么性质的,及其包装方式。通常货舱的容量按已包装或散装货物丈量记录,因此除了特殊货物,如超长、超重或体积特大的货物,一般的货物都可以根据它的体积系数推算出它所占的舱位的多少,从而得知载货量。

货船前舱的狭窄部分,其载货量的多少也要根据货物和包装性质而定。不过,要是此狭窄部分装载的货物是方整的包装货时,往往破损部位较多。

船龄按足岁计算而不是按虚岁计算。

35. 请简要介绍一下空运的基本常识。

航空运输作为一种国际贸易运输方式,仅是第二次世界大战后才开始出现的。由于其速度快,航线不受地形条件限制且安全准时和手续简便,在开辟新市场,适应市场需要与变化等方面较其他方式优越,所以发展迅速,运量逐步增大,在整个国际贸易运输中的地位日益显著。我国民航事业是由中国民用航空总局组织的。

目前主要的国际航空运输组织有国际民用航空组织(International Civil Aviation Organization—ICAO)、国际航空运输协会(International Air Transport Association—IATA)、国际货物发运人协会(The International Association—IA)等。

航空货物的主要运输方式有 1、班机运输方式 班机是指定期开航的定航线、定始发站、目的站和途经站的飞机。2、包机运输方式 :分为整包和部分包机两种。3、集中托运方式 这种方式能争取到较低的运价 ,在国际航空运输中比较普遍 ,也是航空货运代理的主要业务之一。我国外运公司也办理集中托运业务 ,其性质也属于航空代理。4、联运方式 :具体有陆空联运(TA)、陆空陆联运(TAT)等。5、航空急件传送服务(Express Delivery)。

有关航空运输的国际公约有华沙公约 ,也就是 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》。我国于 1958 年 7 月 20 日宣布参加这一公约 ,该公约于 1958 年 10 月 18 日对我国生效。

在具体空运中有如下基本手续 :

第一 托运 :货物多时 ,可直接向航空公司或它的代理人洽订舱位并取得航空公司签发的托运单 ,货物少时 ,若为了节省运费 ,可经过航空货运公司洽定舱位。托运人交运货物时 ,应填好“国际货物托运书” ,连同有关出口货物明细单、发票、装箱单、以及海关、商检需要的文件 ,先向海关办理出口手续 ,然后由民航局填发航空货运单 ,每批货物需填一份 ,包括运输的货物 ,每一架次填开一份就可。在每件货物上 ,都要粘贴或拴挂货物标签 ,对在运输途中需进行特殊处理或照顾的货物 ,应粘上“易碎”、“不可倒置”等注意标签。

第二 报关 :上述托运单加盖报关放行章后 ,由海关驻仓员签证货物已进仓。必须注意以下事项(1)货物必须在装机前 24 小时进舱 (2)然后由海关检验人员审核 (3)审核无误后 ,海关在托运单上盖海关关防章后 ,交还报关行 ,海关准予放行。(4)装机 :以盖有海关关防的托运单向航空公司或其代理换取航空货运单第三联作为装机凭证。

第三 国际空运货物运价和费用计算 :计算重量是按实际重量和体积重量两者之中较高的一个计算。运价按国际航空运输协会(IATA)规定 ,重量以公斤计算 ,若是体积货以 427 立方寸作为一公斤计算 ,最低收费是 4 公斤。

计算运价时还应注意特种货物运价 ,国际航空运输协会公布特种货物运价时 ,将货物划分为下列各品类 1001 ~ 0999 ,食用动物和蔬菜产品 ;1000 ~ 1999 ,活动物和非食用动物及蔬菜产品 ;3000 ~ 3999 ,金属及其制品 ,不包括机械、车辆和电气设备 ;4000 ~ 4999 ,机械、车辆和电气设备 ;5000 ~ 5999 ,非金属矿产品及其制品 ;6000 ~ 6999 ,化工品及其制品 ;7000 ~ 7999 ,纸、芦苇、橡胶和木材及其制品 ;8000 ~ 8999 ,科学和贵重的仪器及其零件 ;9000 ~ 9999 ,其他货物。

这些产品的大类再细分为 100 分类,较详细地解释各种货物。比如 0003,食品包括奶制品、海味和肉类。(水产物、罐头物品均包括在 0003 号之内。)

有些指定地区内少数货物的运价适用等级运价。当某一种货物没有特种货物运价可适用时,才可使用合适的等级运价。其起码的重量规定为 5 公斤。适用等级运价的主要货物是 (1)活动物、活动物的集装箱和笼子。(2)贵重物品。(3)尸体。上述物品的运价按 45 公斤以下的一般货物运价的 200% 计收。(4)报纸、杂志、定期刊物、书籍、商品目录、盲人和聋哑人专用设备和书籍等出版物。(5)作为货物托运的行李。上述物品的运价按 45 公斤以下的一般货物运价的 50% 计收。

当一批货物没有特种货物运价,也没有可适用的等级运价,就必须使用一般货物运价。

第四,空运保险分为空运险和空运一切险两种。保险公司若附贴的是“Air Clause”时,货物到达目的地后 48 小时失效,如果加贴协会空运保险条款(Institute Air Cargo Clause)时,货物到达目的地后 30 天失效。

第五,索赔 (1)华沙公约的第二十六条第 2 款规定:若有损坏情况,收货人应该在发现损坏后,立即向承运人提出异议,如果是货物,最迟应该在货物收到后 7 天内提出。如果有延误,最迟应该在行李或货物由收件人支配之日起 14 天内提出异议。又本条第 3 款规定:任何异议应该在规定期限内写在运输凭证上或另外书面提出。(2)索赔需要的文件有:航空货运单的副本、海关商检书及其他文件等。

36. 请简要解释一下 D/A, D/P, FI 及 FO 的意义。

托收是出口商委托银行来收款,是收款人开具汇票或提货单据来委托银行通过其国外代理行向付款人收取款项,代收银行将款项收妥后将款项报交收款人的一种结算方式。在汇票连同单据一同交给银行委托银行代收的托收方式叫跟单托收。跟单托收有两个方式,即 D/A 方式和 D/P 方式。D/P 是 Documents against Payment 缩写,指代收银行在进口商付清票款之后,才能将单据交给进口商的一种托收方式,叫付款交单。付款交单有即期和远期之分。D/A 是 Document against Acceptance 之缩写,是指代收银行在付款人承兑汇票以后就将货运单据交给付款人,付款人在汇票到期时履行付款义务的托收方式,称为承兑交单。D/A 与 D/P 方式在银行交单条件、具体作法上不尽相同,采用 D/P 方式买方如不履行付款义务,卖方仍保留货物的所有权,而 D/A 方式则不是这样,在 D/A 方式下卖方可能遭受钱货两空的损失。

FI 是 Free In 的简写,意为运费不包括货物装船费用。FO 是 Free Out 的简写,即运费不包括货物卸船费用。还有 FIO 即 Free In and Out,意指运费不包括货物装卸费用。如果仅是

列明 Gross terms 或 Liner terms 或 Berth terms ,又称为“ 班轮条件 ”,是指船方所收运费包括装卸费用。在这种条件下费用划分界限一般是船边 ,多用于包装货或木材。而 FIO 条件多采用于散装货 ,但即使是订明 FIO 条件 ,船方虽不承担装卸费 ,但对货物的安全积载仍要负责。

37. 请问集装箱运输是否也有“ 运费不包括装船费用(FI) ”和“ 运费不包括卸船费用 (FO) ”等条件 ? 在订集装箱载位时应特别注意哪些事项 ?

理论上 ,船公司对于集装箱运输条件下与传统条件下都可以有 Berth terms 或 FI 或 FO 或 FIO ,不同的负担装卸费用的条件。其中各项意义在前例已述。不过 ,在贸易实务上 ,集装箱运输为了便于整体作业和处理手续简化起见 ,一般运费率均按照 Berth terms 来办理 ,即船公司的运费之中包括有装卸费用。

在订集装箱时应注意以下几点 (1)使用整船集装箱的公司 ,即集装箱船。(2)集装箱船直接停靠在出口港来装运集装箱为最佳 ,为此会减少许多装船环节和费用以及损失。(3)集装箱性能要好 ,并且船公司的航次编排紧密。为了便于装运不同种货物 ,集装箱有不同种类的 ,如干货集装箱、冷冻集装箱、罐式集装箱、通风集装箱等 ,每种集装箱都有一定的性能标准 ,要具有安全性、可靠性。(4)运费方面基本费用低 ,且附加费用小。(5)信誉及服务良好。

38. 船公司有没有硬性规定哪些货物应该装在甲板上 ? 如有 ,请指明哪些货物 ?

根据《一九七八年联合国海上货物运输公约》第九条规定 :承运人只有按照同托运人的协议或符合特定的贸易惯例 ,或依据法规和规章的要求 ,才有权在舱面上载运货物。如果承运人和托运人议定 ,货物应该或可以在舱面上载运 ,承运人必须在提单或证明海上运输合同的其他单证上载列相应说明 ,如无此项说明 ,承运人有责任证明 ,曾经达成在舱面上载运的协议。因此 ,一般不适于装入货舱的货物 ,船方事先都要向托运人申明货物装在甲板上(On deck) ,并且货主负担由此而产生的风险。如毒品、危险品、笨拙货物或价值低廉的废品等应放在甲板上。根据《海牙规则》规定 ,承运人对舱面货的损失不负责任。

39. 一般提单条款所指的冷藏货物是指什么冷藏方式 ?

这里所指冷藏货物包括冰冻、冰冷、气冷三种方式 ,一般视货物要求而定。

冰冻预冷温度需 -12°C ,冷藏温高不高于 -6°C ,适于冷藏冻蛋、冻肉、冻禽、冻鱼等 ,冰冻能使货物冻结。

冰冷预冷温度 -5.5°C ,冷藏温度在 -1°C — 2°C 之间 ,适于冷藏冷却肉、冷却鱼等。冰冷

能使货物冷却,但不冻结。

气冷是用空气调节器输入冷空气,并排出舱内温热空气,其预冷温度在 -2°C ,冷藏温度在 -1°C — 4°C 之间,一般适于冷藏蛋类、蔬菜类和水果类。

40. 租合同上为什么注记夏天满载吃水吨位?冬季有何不同?

载重线标志又称普里姆索标志(Plimsoll mark),其中:TF(Tropical Freshwater)—热带淡水载重线;F(Freshwater)—淡水载重线;T(Tropical Seawater)—热带海水载重线;S(Summer Seawater)—夏季海水载重线;W(Winter Seawater)—冬季海水载重线;WNA(Winter North Atlantic)—冬季北大西洋载重线。我国船舶检验局对上述各条载重线分别用汉语拼音首字为符号,即:RD—TF,D—F,R—T,X—S,D—W,BDD—WNA。

在租船业务中,在船舶规范说明中注明船舶满载吃水。如果合同中规定租金按船舶载重吨位为基准时(期租船业务中),习惯按船舶的夏季载重线时的载重吨来计算。因为如果按夏季载重线以上的载重线来计算,租方不愿接受,而如果按冬季或冬季北大西洋载重线时的载重吨来计算,船方的收入减少,船方也不愿接受,所以采取对双方公平合理的办法,在实务上以夏季载重线的载重吨位计算租金。

41. 请问商业文字上对 The Time of delivery 和 The Time of shipment 是否有区别?

The Time of delivery 为交货日期,而 The Time of shipment 为装运日期。两个日期严格说来是有意义上的区别的。二者在有的情况下一致,在有的情况不一致。

根据国际商会《国际贸易术语解释通则》规定,以离岸价,成本加运费价或成本加运保费等出口地交货条件成交的情况下,装运日期和交货日期的意义相同,都可解释为装运日期。

但在以船上交货(DES)、目的港码头交货(DEQ)或全部运费在内的目的地交货(DDP)等进口地交货条件成交的,两者的意义不同。因为在这些情况下,The time of shipment 是指货物装出日期,而 The time of delivery 是指货物在目的地交货的时期。两者之间相差一个航程。

42. 在对外洽谈装运时间时应考虑哪些问题?

在对外洽谈装运时间时应考虑以下问题(1)货源情况,装运时间的远近,应与国内生产安排的可能性及库存商品数量、品种和规格等相适应。若有现货或生产时间较短,可将装运日期规定得近一些,否则则应定得远一些。(2)运输情况,若由我方负责租船订舱,规定

装运时间必须考虑我国与有关国家间的运输状况,确定装运期的长短。还要考虑船源情况,使货、船衔接。(3)国外市场需求的季节性变化以及临时性的特殊需求,增强出口商品竞争能力。(4)商品情况。有些商品的品质,受气候因素影响很大,如有些商品在夏季易潮易腐,有些商品在热季易融。这类商品规定装运时间就要考虑商品的性质和特点。(5)对装运时间的规定,既要明确,又要有适当的回旋余地,不能规定为某一日,而应订明季度、月份或跨月装运。(6)在采用信用证支付条件时,要使开证期与装运期规定得明确合理,相互适应。

43. 以电报通知装船,其内容应包括哪些要点?是否有必要追函?发报日期以结关日为准还是以开船当天为准?

在国际贸易中,买卖双方交易达成之后,就可签订合同。在 FOB 价格条件下,在合同中应规定:卖方须于合同规定的交货期 $\times \times$ 天前,将合同号码、货物名称、数量、件数、尺码、毛重、金额以及预计货物到达装运口岸的日期,以电报通知买方,以便买方派船受载。买方未接到装运通知,即作为卖方同意按合同规定装运期限内任何日期交货,由买方主动派船受载。船只到达装运口岸前 $\times \times$ 天,买方应以电报或电传通知卖方合同号码、船名、预计装货日期、数量、船舶代理人名称或地址,以便卖方与代理人取得联系,安排装船事宜。

在成本加运费价和到岸价成交条件下,订立装运条款应注意以下两个问题:

(1) 卖方须在所租船到达目的港 $\times \times$ 天内,直接委托中国外轮代理公司为代理人。如因未及时办妥代理手续,致船方遭受损失时,与买方无关。

(2) 货物装船后,卖方必须在 $\times \times$ 天内电报通知买方合同号码、货物名称、数量、发票金额、船名、装运口岸、开航日期和目的港。在成本加运费价条件下,还须规定:如果卖方未能及时发出装船通知而使买方不能及时保险,由此而发生的一切损失,均由卖方负责赔偿。

通常发出电报通知装船后,并不另发追函。

发报日期,最好在装船前发出。一些国际贸易惯例,例如《国际贸易术语解释通则》,《华沙—牛津规则》《美国 1941 年对外贸易定义修订法案》等都 没有规定以结关日或以开航日为发报日期,这些规则只规定“迅速通知,不得延误”(Without delay)。

44. 卸货时假日如何计算?海上假日如何计算?

在海洋运输中,卸货港节、假日以及海上假日会影响到装卸日期及船上作业等。卸货假日,一般系指卸货港当地星期例假日以及公定或国定纪念假日。一般因合约的规定及卸货港口的习惯以及港口所属国度而不同。例如:美国地区星期天为假日,中东及回教国家

则以星期五为假日,澳洲地区部分港口星期六也不工作而作为假日。在我国农历春节也作为习惯假日。这时,会产生一些港口工作遇节假日顺延一天或者在节假日工作加收加班费用等问题,在实际运输中需加以注意。至于海上假日,通常是按船舶所隶属国籍或船员的国籍等而定。海上假日的确定与卸货假日也有相似之处。

45. 请简要介绍一下定期航运的轮船联合组织(Conference)。

定期航运的轮船联合组织又称班轮航运公会,是经营定期航运的轮船公司的联合。因为海上运输业的激烈竞争,1875年在英国和印度港口之间的世界第一个班轮公会形成。后来随航运公司增加,航运资本集中和垄断程度加深,在定期航线上产生了很多班轮航运公会。参加班轮航运公会的轮船公司,必须恪守班轮公会的各项规定,尤其在运费方面,不得擅自增减。参加定期航线的船只其等级设备及人员配备必须符合标准,船公司本身的信誉、组织及财务结构亦须健全。公会会员有正式会员和准会员之分,正式会员是对全部会务享有完全选举权的轮船公司,而准会员仅参加公会航线中一部分地区的运输,因此他们的选举权仅限于与其有关的个别航线。班轮航运公会的基本目的是通过制定统一的费率和惯例,限制在从事某一航线运输业务的班轮公司之间的竞争,以缓和彼此之间的矛盾,并抵制外来的竞争以进行航运垄断,谋求最大限度利润。航运公会的主要任务是(一)制订费率和各种规章制度,拟订运价表,商订提单特种条款和运输合同格式等;(二)统一安排航次、分配货载;(三)规定回扣制度;(四)安排“战斗船”(Fighting ship),来对付外来竞争。当非参加班轮公会(Non-conference)的轮船公司行驶公会垄断的航线时,即派出一艘船舶与外公司船舶同时装货,其运费率暂时大幅度降低以斗垮对方,当会外轮船调回或撤离此航线时,则又将降低的运费恢复到原有水平。“战斗船”所有人在运费上所受损失,则由各会员公司承担。

46. 参加运费同盟的定期船,其运费为何不同?由船舶逾龄而增加的逾龄保险费是否可转嫁给船公司?以离岸价格(FOB)成交,由于卖方代寻的船舶逾龄而增加的保险费是否可以转嫁给卖方?

参加运费同盟的定期船,其运费由同盟组织订定,并严格规定各会员公司不得擅自落价,但是为了争取业务并与盟外船以及不定期船竞争,也有变相落价办法,即运费同盟所规定的回扣制度。其方式有二(1)延期回扣制度(Deferred Redate System),即托运人与运费同盟订立合同,运费同盟定期地按托运人于前一年或半年所付运费总额,给予托运人一定百分比的回扣,但托运人在上述期间内必须将其全部货物交给运费同盟会员公司运输。因为

这种回扣须定期满期后才可支付,故称延期回扣。(2)合同费率制度(Contract Freight System)。根据这一制度,运费同盟规定合同费率以及非合同费率两种不同的费率,与运费同盟签订合同的托运人,将其全部货物交给运费同盟会员公司承运,可享受较低的合同费率优惠。本问题所谓运费同盟的运费各有差异,可能与以上两种回扣方式有关。又运费同盟不只一个,甲运费同盟订立的运费,未必与乙运费同盟标准一致,但在同一运费同盟内的各会员公司其定期运费则不得互有差异。

在海运中,承运人有义务在开航前和开航时使船舶适航。因船舶逾龄而增加的逾龄保险费,应由船公司负担,但应于租船订舱时向船公司声明,取得船公司的同意,否则船公司可能以已收运费特廉而拒付。

以离岸价格(FOB)成交而由卖方代买方租船订舱时,其逾龄保险费也应于洽船时声明由船公司负担,不可转嫁给卖方。又因为卖方作为买方代理人为买方租船订舱,此项费用没有理由转嫁给卖方。

47. 从一张提单上如何辨认(1)该提单上所列船是定期航线的轮船公司的船只(Conference Vessel)还是非定期航线公司的船只(Non—Conference Vessel)?(2)提单上所列的船是定期船(Liner Vessel)还是不定期船(Tramp Vessel)?

在贸易实务上,除非提单上轮船公司的旁边注明 Conference Vessel(定期航线公会船只)或 Non—Conference Vessel(非定期航线公会船只),从提单上是辨认不出所列船是班轮航线公会船只还是非班轮航线公会船只。这时,须查明承运船舶所属的船公司是否为运费同盟的会员才能辨认。

一般,除非托运人要求,提单上并不注明 Liner Vessel(定期航船)或 Tramp Vessel(不定期航船)。不定期航船没有固定的航线、固定的装卸港口、固定的船期,也没有固定的运价,其运价随租船市场供求情况的变化而变动。不定期租船适于运输大宗货物,如各种矿石、石油、煤炭等。定期船有固定的航线,如中国远洋运输公司的中美航线,有固定的停靠港口,有固定的船期,有固定的费率,而且定期船公司的责任是以船公司或其代理人在货物装船后所签发的班轮提单所载条款为依据。不定期船以装载件货为主。定期船可变成不定期船,而不定期船也可以变成定期船。

48. 请简要比较一下船只参加同盟与不参加同盟的利弊,以及货物托运给同盟船与非同盟船的利弊。

船舶参加同盟的利弊分析,应视船公司本身的营运条件,以及其所属船队承运能力和性

能而定。如果船公司本身条件已具相当水平,具备与其他公司的竞争能力,则加入同盟可以因为同盟费率及其有关的保障减少竞争的压力,也可以凭借同盟的集体力量,与托运人或有关单位作强有力的抗衡。如果营运公司其本身条件不够,船队性能较差,加入同盟反因受费率及其他条件规章的限制,碍手碍脚,无法发展业务,即没有获其利反受其害。

至于货物托付给同盟船承运其利弊也参半,应该以买卖双方的不同需要及市场情况变化而定。一般地,租用同盟船只其利在于:一是同盟公司船期紧密,托运货物可以迅速送达,争取时间,抢夺市场;二是同盟船舶一般性能较佳,货损少,货物可安全送达;三是费率稳定,一般若有增减事先通知货方,使托运人有充裕时间应付,而且没有差别待遇,比较可靠;四是组织比较严密,作业效率高,对于权利与义务均有合理规定。租用同盟船只的弊处如下:一是同盟船舶运费较高,货主负担较重;二是受同盟规章之约束,有时紧急用船时难以及时订到。因与同盟订有合同,享受合同费率或延期回扣待遇,但一旦违约则优待被取消;三是与同盟公会订立合同,常受费率的牵制,有时会被索取过高费率。但以上利弊也非绝对的,有时随某些具体条件而略有不同。

49. 什么是海商法? 主要包括哪些内容?

海商法是调整海上运输中船舶及其所有人与其他有关当事人之间关系的法规总称。凡是以“商船法”、“海上货物运输法”等为名称的法规均属于海商法的范畴。海商法的主要内容包括三个方面:(1)海上运输企业组织法,它是对船员、船舶所有人的责任做出具体规定的世界各国普遍遵循的准则。(2)关于海上运输合同规定的海上运输法。例如租船合同、提单、客运合同和拖带合同等。这部分内容是海商法的中心内容。(3)各种海上运输的具体的损害赔偿法,如对船舶碰撞、海上救助、共同海损及其清算、船主的赔偿责任范围、海上船舶、货物和运费的保险、争议及其解决的程序等等。因为从事国际货物的运输主要渠道大部分是在海上,所以世界上许多国家均把海商法做为商法中的一部分列入商法典。

50. 在程租船合同中有哪些条款? 请简要介绍一下。

程租船合同主要有以下条款:(1)船期,即船舶装货港“受载时期”,一般规定为连续期限若干天,在此期限内,船舶必须驶达装货港,办好一切手续,并准备好接货的条件,否则租方有权取消合同。(2)装货港和卸货港一般明确规定,有时也只规定到达的地带或海区。若装卸港规定为一个以上并给予租船人选择权时,船方有权要求增加运费和增收额外费用。(3)货物的种类、包装和数量。对货物的种类和包装一般有明确规定,有时也规定租船人有货物选择权。货物数量通常有一定机动幅度。(4)装卸条件,根据装卸费用由谁负担的不

同,一般分为 F. I. O、F. I. F. O、Liner Terms(或 Gross Terms 或 Berth Terms)。(5)运费的计算,支付的时间与地点。运费有按装货吨数、按卸货吨数、按包价三种计算方法。船方拥有“货物留置权”,即在收货人未付清运费前,保留拒绝交货的权利。(6)装卸期限及延滞费与速遣费。装卸期限有几种规定方法,即规定装卸货物的定额标准,或规定装卸天数或规定按港口习惯快速装运。装卸时间也有几种规定方法,即:①按日或连续日计算,②按工作日计算,③按晴天工作日计算。若租船人提前或延迟完成装卸作业,要由船方向租船方支付“速遣费”,或由租船方向船方支付“滞期费”。

51. 请简要说明一下租船人、船舶所有人、船务代理、出口商四者之间职责关系。

对于本题的详细内容的说明请参见《1978 年联合国海上货物运输公约》及《海牙规则》。这里仅作简要说明。

船舶所有人(也叫船东、船主)对托运人(也即出口商)的一般职责有(1)船舶必须处于适航状态,必须有航海能力(2)必须适当装载、操作、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物(3)在收到货物之后,承运人或船长,或承运人的代理人,应依照托运人的请求,发给托运人提单。在货物装船后,应发给“已装船”提单(4)托运货物应在约定的期间内运送;(5)对于运送货物的丧失、毁损或迟到应负责任。船东对由于自身没有克尽职责,未能使船舶适航、妥善地配备船员、装备船舶和配备供应物品,以及使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物等而造成的灭失或损害,应负责任。

船务代理的权限根据代理契约(或者临时委托书)的内容而定。船务代理在其权限范围内行事,其法律效果归被代理人。

租船人可能是货主,也可能是租船船东(Chartered owner);在实际业务中有定程租船(Voyage Charter)、定期租船(Time Charter)和光船租船(Bare Charter),如下表。

	定程租船	定期租船	光船租船
1. 使用船舶方式	船舱一部分或全部	船舱全部	占用支配全部船舶
2. 管理方式	船东直接经营管理	船东管理船舶,租船人营运	租船人管理营运
3. 租船人	货主	货主或租船船东,租船船东将船舶再行转让	租船人成为实际上的暂时所有人
4. 提单责任	船东为运送人,负责签发提单,并保持船舶航海能力	租船人为运送人,提单如由船长签发,船东负提单责任,如由租船船东签发,则由租船船东负责。	租船人为运送人,签发 B/L,并负货运责任。

52. 在货物运输中,海上运送人与陆上运送人所负责任有何不同?

运输发展中海运和陆运是有不同特点的。由于海运风险较大,且海运发展与国际贸易紧密相联,各国立法也曾对海运发展作一定保护,现行海运中承运人的责任比陆上承运人的责任要小。大致表现在以下方面:①两者赔偿责任基础有区别。海洋运输承运人的赔偿责任基础可参见《海牙规则》,在《汉堡规则》中亦有更明确限定,而陆运承运人除因不可抗力,或货物的性质或托运人及收货人的过失所招致的损害外均应负赔偿责任。②两者损害赔偿限制不一样。海运承运人赔偿受责任限制,而陆运承运人没有损害赔偿限制。③海上承运人对于运送货物的迟到不负责而陆上承运人则应负责。

53. 引起运输索赔的主要原因包括哪些?在办理运输索赔时应注意什么问题?

运输索赔其对象是承运人。索赔的原因主要是由于货物在运输过程中的损失是由承运人的责任而造成的。由于运输方式不同,可能是海运,或铁路运输或空运等,有关承运人和托运人的各自责任,则分别由不同的运输方式的合同(如提单或铁路运单或空运单)来确定。现以海运为例,承运人所负担的责任,一般包括下列范围:(1)船舶无适航能力或称无适航性所造成的货损;(2)货物数量少于提单所载的数量,经船长签认并非由于托运人短装;(3)收货人持有清洁提单而货物发生残损短缺,经证明属于船方过失;(4)货物损失根据租船合同的有关条款,应由船方负责的。在办理运输索赔时,一般应注意以下几点:第一,收货人在提货时,如发现异常情况应及时向船方提出保留索赔权利的声明,并取得货损、货差的证明,以明确船方的责任;第二,若是需公证人进行察看和检验,应在代理时间内办理公证检验,并取得必要的证明文件例如货损鉴定书等,作为提出索赔的进一步证据;第三,应注意确定货损程度,正确计算损失额,并在认真备齐各项单据后,正式向承运人提出索赔。在这些单据中,一般应包括:损害赔偿请求书、提单副本、发票、装箱单、货损鉴定书等必需的文件和证件。

54. 引起保险索赔的原因包括哪些方面,请简要说明一下。

保险索赔其索赔的对象是保险公司。保险单和发生货损的事实及原因是办理保险索赔的依据。只有发生货损的原因是属于保险单所规定的承保范围,保险公司才负责赔偿。在对外贸易运输保险中,由于运输方式不同,可分为海运货物保险、陆运货物保险、空运货物保险等等,这些不同的运输方式的保险,分别由不同的保险单规定其承保范围。以海运货物保险为例,保险公司须承担的责任有:(1)由于自然灾害或意外事故,货物遭受损失,而在承保范围之内的;(2)船公司不予赔偿的损失,或赔偿金额不足以补偿被保险人的损失,又是在承保范围内的。在上述两种情况下,无论是投保何种基本险别(平安险、水渍险或一切险),保险公司均应负责赔偿,至于其他货损则要看投保何种险别而有不同,如战争险以及各种附加险,则按该项险别所规定的承保范围,分别确定由保险公司是否应该负责。

55. 请以海运为例说明向承运人索赔时应注意哪些问题 向承运人索赔最好由谁出面办理？

现以海运方式为例 在向承运人索赔时要注意以下问题（1）在收货人提货时 如果发现货物有问题应在收货后次一工作日用书面通知船方 如果货物损失不明显则应在收货三天之内以书面形式通知船方以保留索赔权。（2）应及时向商检机构申请作现场鉴定并取得证明文件 以作为向船方索赔的必要证据。（3）要及时向港区理货人员索取货损货差证明 这是明确船方责任的重要依据。（4）在备齐各种单证和证件后在交货之后一年以内正式向承运人提出索赔。（5）索赔所需单据和证件包括 索赔函、索赔清单、提单副本、发票、装箱单或重量单、货损货差证明、费用单证、商检机构的鉴定书。

56. 在海运中 货物渍损的原因和责任应如何界定？

货物在海运中主要有水渍、油渍、污渍三种渍损。一般在货物发运之前根据需要投保一切险或投保水渍险加上附加险。当货物在海运中发生渍损时可以向保险公司索赔。但是 对于托运人和承运人来说 对于货物渍损按不同原因也各自分担不同责任。

第一 水渍 又分为淡水渍和海水渍。

（1）淡水渍。① 由于装船前或装船过程中曾受雨湿 或在开航通风时 雨水落入舱内 船方不予负责。② 由于装船前驳船转运过程中被江河淡水打湿 船方不负责 在仓至仓条款中可向保险公司索赔。③ 货舱内“返潮”所致 船方亦不负责。④ 货舱管道漏水致货物受损 船方应负责。⑤ 货物与潮湿的铺垫木板或舱底板接触受潮所致 船方也不负责。

（2）海水渍。① 船舶停泊海港时在驳运途中海水冲湿货物 船方不予负责。② 船舶在航行中由于非船方责任的其他原因致使海水进舱 船方不負責。③ 航行中意外事故 如碰撞、触礁、搁浅等 使海水涌入舱内 船方也不负责。

第二 油渍。① 货物与油货同舱 由于油货包装破损所致。② 漏油积聚舱底 加上舱底铺垫不妥 致使货物遭受油污。③ 货舱底板不水密 其下双层舱内储燃料油渗入货舱致使货物受污。④ 船舶添加燃油时 由于操作疏忽失误致使燃油进入货舱。⑤ 货舱舱壁水密性不好 使隔舱装油舱油货渗入该货舱。由于以上原因所引起的渍损均应由承运人负责赔偿。

第三 污渍。① 装船前及装船过程中由于工具、场所不洁所致 船方不予负责（另有约定者除外）。② 装船后由于货舱不洁所致 由承运人负责。

57. 信用证规定必须依货运承揽人所发的提单押汇 但出口商没有经由货运承揽人（Forwarder）运货时 而凭船公司所发的提单押汇 是否会遭到银行拒付？

就海运提单来说 货运承揽人所发的提单（FCR）的签发时间早于提单。信用证上如果规定可凭 FCR 押汇或规定“多式联运提单可接受（Combined transport shipment allowed）”则 FCR 可做为押汇用。按“严格相符”的原则 既然信用证规定出口商必须凭 FCR 押汇 出口商就应提出 FCR 因此 如果出口商凭船公司所发的提单押汇 将被视为“不相符（discrepancy）”可能遭到拒付。但实际上却不一定遭到拒付 因为一般来说 用船公司所发的提单押汇对进口商的利益比用 FCR 要可靠得多。

58. *Cargo Receipt* 译成中文是什么意思?它与船公司所发的提单有什么区别?对进口商来说哪一个更重要?

在国际贸易中, *Cargo Receipt* 为“承运货物收据”或“货运收据”之意,即承揽运送行收到托运货物时签发给托运人的收据,一般称作 *Forwarders Cargo Receipt* (缩写为 *FCR*)。这种收据不仅是收到货物的凭证而且是它承揽将货物以联合运输方式运到 *FCR* 上所载明的目的地的单证。一般来说,运送行(*Forwarder*)的资力不如船公司雄厚,因此,作为担保品,承运货物单据不如船公司所发行的提单(*B/L*)。此外,关于 *FCR* 的法律效果,还没有像海运提单那样有较统一的法律规定。而且信用证统一惯例第十九款规定,除非信用证上特别授权转运商(*Forwarding agents*)所签发的提单,银行不能受理。部分船公司收到集装箱货物时也签发承运货物单据(*Cargo Receipt*)来代替船上收货单(*Mate's Receipt*)。

59. 如果进口货物的条件是成本加运费价(*CFR*),而船公司所收到的票据遭到拒付,此时,船公司是否有权扣留货物?

以成本加运费价(*CFR*)成交,买方负担合同规定的货物装上船后的一切费用与风险。根据《国际贸易术语解释通则》的规定,提单所规定的运费,可预先给付,或在目的地付给,在实际业务中,提单一般应在付清运费后发给。

在本案中,若运费是由卖方付给船方,而船方所签发的提单是“运费已预付”的(*Freight Prepaid*) ,则买方或提单合法持有人用此种提单向船公司提货时,船公司均无权留置货物。

如果提单上未注明运费已付,则船方可以向任何提单持有人要求交货前收取运费,否则予以留置货物。

关于运费的支付,到底船方采取什么态度,向什么人索取,因契约规定不同而不同,与买卖双方成交条件并没有绝对的联系。比如按航次租船(*Voyage Charter*),如已签订运费合约(*Charter party*),除非契约上另有规定,否则租船人(*Charterers*)应支付运费。若契约上已订明终止条款(*Cesser clause*),则租船人把货物装上船后,责任就算完成,船东可以留置货物来取得运费、空舱运费、延滞费或是共同海损应该分摊的费用。如果没有签订运输合约,则只要托运人把货物装上船就意味着由托运人支付运费,除非托运人与船方订约时明白表示运费将由何方支付,否则托运人是不能免除这一责任的。

传统的提单背书条款虽然也订有货物将交给收货人或被背书人而由他们支付运费,但这并不免除托运人支付运费的责任,因为船方仍然可以留置货物,只不过不专向收货人要求运费而已。此外,对于提单上的收货人或者被背书人来说,假若货物所有权是因背书转让而取得的,则应对提单所注明的运费负责。

60. 出口商将货物委托船运公司装运出口后,因船务纠纷使货物在中途被卸下,请在 *FOB*、*CFR*、*CIF* 三种情况下,说明出口商、保险公司及船运公司之间的责任关系。

在离岸价(*FOB*)和成本加运费价(*CFR*)条件下,此种责任与保险公司无关。在成本加运保费(*CIF*)条件下,与保险公司有关。这种关系的处理请参见协会货物保险条款(*I. C. C*

即 *Institute Cargo Clause* 1963 年 1 月 1 日版) 的第二条关于风险责任的条款。另外, 船公司若未将承运的货物运到提单(*B/L*) 上注明的目的港, 则它的责任未履行完毕, 应对此负责。

61. 如果从国外进口货物, 船运公司是否有义务通知收货人? 由于不明船只动向, 以致于多支付舱租等额外损失, 是否可要求船运公司负担?

在惯例上, 若承运公司有托运人提供的资料, 如货主单位名称、地址等, 船方都要在船只抵港前或抵港时通知提单上指明的被通知人。不过, 由于此项通知没做到或被误, 货方因此所受的损失, 船方并不负赔偿责任。当然, 如果是租船时, 则另当别论。

62. 海运中承运人不得作不合理的绕航, 请问应如何划分什么是不合理绕航? 有无法律和惯例规定? 船舶发生绕航时, 承运人责任如何?

不合理绕航即指船舶航行中偏离了原来的合理航线。所谓合理航线即指习惯航线或按地理顺序的航线。对于班轮来说, 其合理航线即是其在班轮公告中所述的停靠港口和航行顺序。

如果船舶无故绕航, 承运人对于无论其是否直接由于绕航所引起或是属于在正常航线中免责范围内的货损都须承担责任。除非承运人能举证说明船舶即使不绕航, 货物也避免不了同样的损害, 才能享受豁免责任范围内的权利。

《海牙规则》第四条第(4)款规定, 为救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航, 或任何合理绕航, 都不能作为破坏或违反本公约或运输合同的行为, 承运人对由此而引起的任何灭失和损坏都不负责。

63. 散装货发生短少, 在何种情况下船公司应负赔偿责任?

在海洋运输中, 船公司对于承运货物发生短损的情形, 除非货方提出船方的故意或过失行为的证据, 否则可按提单有关条款和有关法规惯例的规定不负赔偿责任。《海牙规则》第三条对承运人责任和义务有如下规定:

承运人有义务在开航前和开航时克尽职责, 以使 (1) 使船舶适航 (2) 妥善地配备船员、装备船舶和配备供应物品 (3) 使货舱、冷藏舱、冷气舱和该船其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。

除第四条另有规定外, 承运人应适当而谨慎地装载、操作、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。

《海牙规则》第四条对于承运人责任期限内的免责作了一些规定:

一、不论是承运人或船舶, 对因船舶不适航所引起的或造成的灭失或损害, 都不负责。但是承运人未按第三条第(1)款的规定, 克尽职责, 使船舶适航, 保证妥善地配备船员, 装备船舶和配备供应物品, 以及使货舱、冷藏舱和该船其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物等所引起或造成的灭失或损害, 不在此限。

由于船舶不适航所引起的灭失或损害一旦发生, 对于克尽职责的举证责任, 便应由根据本条规定要求免责的承运人或其他人承担。

二、无论是承运人或是船舶,对由于下列原因所引起或造成的灭失或损害,都不负责:

(一)船长、船员、引航员或承运人的雇用人员在驾驶或管理船舶上的行为,属于疏忽或不履行合同;(二)火灾,但由于承运人的实际过失或私谋所造成者除外;(三)海上或其他通航水域的灾难、危险或意外事故;(四)天灾;(五)战争行为;(六)公敌行为;(七)君主、当权者或人民的扣留或拘禁,或依法扣押;(八)检疫限制;(九)货物托运人或货主、其代理人或代表的行为或不行为;(十)不论由于任何原因所引起的局部或全面罢工、关厂、停工或劳动力受限制;(十一)暴动或骚乱;(十二)在海上救助或企图救助人命或财产;(十三)由于货物的固有缺点、质量或缺陷所造成的容积或重量的损失,或任何其他灭失或损害;(十四)包装不固;(十五)标志不清或不当;(十六)克尽职责所不能发现的潜缺点;(十七)不是由于承运人的实际过失或私谋,或承运人的代理人或雇用人员的过失或疏忽所引起的其他任何原因。但是要求享有此项免责利益的人应当负责举证,表明有关的灭失或损害既非由于承运人的实际过失或私谋,又非由于承运人的代理人或雇用人员的过失疏忽所致。

三、对于不是由于托运人、托运人的代理人或其雇用人员的行为、过失、或疏忽所引起的承运人或船舶的灭失,托运人概不负责。

四、为了救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航、或者任何合理绕航,都不得被认为是对本规则或运输合同的破坏或违反,承运人对由此所引起的任何灭失或损害,都不负责。(五、六两款略去)

64. 在“成本加运费价”(CFR)出口的情况下,载货船只不按预定航线而绕道行驶是否构成违约?由此而导致的损失,是否应由船公司负责?出口商应负什么责任?

定期航线船舶应按预定的停靠港口,以最迅速的方式将托运的货物运到目的港。

过去一般班轮提单都规定,船舶在开往卸货港的前后,为任何目的及采取任何方法不依照原来已经通告或其他规定的航线而绕航,虽然是与驶往有关卸货港的普通航线相反的方向,或航线以外或超出正常航线一次或多次,以任何顺序向前或向后航行、在港口转弯或停留,加添燃料或供应品,都应视为包括在航程内的航行,船公司对因此而产生的延误或由此延误而发生的灭失或损害不负责任。上述规定显然把不合理的绕航也认为是船方的权利,这并不符合海牙规则的精神。中国远洋运输公司原提单规定绕航必须在下列情况下才是合理的:(1)为了救助或企图救助海上人命或财产。(2)其他实际合理需要的绕航或变更预定航线。现在中远公司新提单已把第(2)条取消了。

因此,除了救助海上人命及财产的需要,或有正当理由之外,跨航线绕航都属违约,其因此所导致的货物毁损、灭失,船公司均应负赔偿责任,如果因此而迟延到达目的港,使货主失去商业机会,船公司也应当负责。

但是,如何证明船舶偏航为不合理(Unreasonable)在实务中较困难。

65. 如果利用拼装人(Consolidator)办理航空运输时,实际货主(进口商或出口商)与运送人(航空公司)的关系如何?如果拼装人破产或倒闭,货主是否可以直接向运送人(航空公司)索赔?

货物的运输如果是通过 *Consolidator* 时,将产生两个契约关系。即 *Shipper* 与 *Consolidator* 及 *Consolidator* 与航空公司的两个契约关系。因此,从其契约上的关系而言,*Shipper* 的索赔只能向 *Consolidator* 提出,因为 *Shipper* 与航空公司并无直接的契约关系存在,所以无法直接向航空公司行使契约上的权利。然而,实际上万一发生事故以致货物发生损害,航空公司不能以 *Consolidator* 已破产为借口,而企图免除其应负的责任。如果提起诉讼,航空公司仍应负赔偿责任。

66. 请问在空运与海运联运(*Combined transport*)时,如果航空提单上载有船名,则在运输过程中发生损害时,运送人应负何责任?

根据1980年5月24日通过的《联合国国际货物多式联运公约》第1条第2款规定“多式联运经营人”是与发货人订立联运合同的当事人……他有履行整个联运合同的责任。联运人对联运的全程负责,而不能以全程的某一阶段委托给运输分包人而不负责任。多式联运经营人不是发货人的代理或代表,也不是参加多式联运的承运人的代理人或代表。在空运与海运联合运输且由航空公司发行空运提单时,其背面的合同条件(*Conditions of contract*)中常常有类似下面的条款。(附英文...the goods...are also accepted for forwarding to the airport of departure and for reforwarding is by carriage of destination. If such forwarding or reforwarding is by carriage operated by carrier, such carriage shall be upon the same terms as to liability as set forth in paragraph...hereof. In any event, the issuing carrier, respectively, in forwarding or reforwarding the goods, shall do so only as agents of the shipper, owner or consignee, as the case may be, and shall not be liable for any damage arising out of such additional carriage, unless proved to have been caused by its own negligence or wilful fault.....”)在这类条款中,不是由签单航空公司运送区间的运输部分,签单的航空公司只不过是船方的代理。

依据华沙公约第31条规定,航空与海运联运时,航空公司的责任仅限于航空运输部分,至于其他部分,航空公司处于代理人的地位。当货物发生损害而向航空公司索赔时,航空公司根据华沙公约负责航空运输区间部分,至于海运部分发生的损害,则由航空公司以船方代理人身份向船公司按海牙规则索赔。

67. 按照我国远洋公司有关法规规定,国际贸易海运提单应包括哪些内容?

提单是货物承运人或他的代理人签发给托运人的一种单证。关于提单的内容,海商法有许多规定。我国参照国际商法中有关提单的规定制定了《中国远洋运输总公司提单条款》,其主要包括的内容如下(1)定义,托运人(包括收货人)、收货人、提单持有人和货物所有人。(2)管辖权,规定凡与提单有关的一切争执均应在中华人民共和国解决。(3)责任期限和责任豁免,规定承运人的责任期限应从货物装上船舶之时起,到卸离船舶之时为止。承运人在开航之前和开航当时,应使船舶处于适航状态,如承运人已如此处理,仍未发现问题,则对造成的损失不负责任。承运人对由不可抗力等造成的损失不负责任。(4)包装和标志必须妥善和清楚。(5)运费和其他费用必须及时交付,如有约定而未预付,则加付利息、运费、罚金,如果承运人发现实际与申报货物运费不符,有权收取罚款,承运人有权留置货物,以使货

主按规定支付运费等。(6)装货、卸货和交货,货主应以船舶所能装卸的速度尽快地提取货物和提供货物。(7)转运、换船、联运和转船。船方在取得货方同意前不得任意将货物在任何港口转运,但如有需要的情况下,船方可以把货物转运。(8)绕行和变更预定航线。一般情况下船方必须按规定航线航行,但如救助海上人命和财产发生绕行而使货物受损,承运人不承担责任。(9)危险品。货方在装运前如未声明,承运人可以随时将危险品卸下,否则托运人负全部责任。(10)仓面货、植物品和活牲畜,由托运人或收货人负责装运的风险。(11)冷藏货。在装货以前,承运人必须取得船级证书和船舶检验机构验船师的证明书。(12)木材,承运人不负责沾污和裂缝等责任。(13)散装货,承运人不负责核对重量。(14)重货与大件,其风险和费用由托运人及收货人负担。(15)共同海损。(16)战争、检疫、冰冻、罢工、拥挤等非承运人所能控制的原因使船舶和货物不能安全到达目的港和在目的港卸货,承运人有权在其他安全和便利港口卸货。

68. 为什么说提单是物权凭证?它在什么情况下,才能转让给第三者?一张提单经过合法背书转让后,背书人对最后受让人不能提货是否负连带责任?为什么?

在各种装运单据中提单往往被摆在首位。提单是船公司所发的货物收据,也是托运人与船公司所订的运货契约,对承运人和托运人双方当事人均有约束力,同时也是持单人在目的地请船公司交付货物的凭证。它的基本作用在于:货物收据、货物凭证、运输公司的证据等。由于承运人承诺提单的合法持有人在规定的地点凭提单提取货物,所以提单就成为支配货物所有权的文件。它可以转让,可以进行信贷、抵押以及据此索赔等,因此,提单是一种物权凭证。提单分为三种,一种是抬头人是注明的,这样的提单叫记名提单,只有被注明的收货人才有权提货,因此它不具有流通性,所以在商业活动中,记名提单并不太多。另外还有“不记名抬头”提单和“凭指示”两种,这两种提单都具有流通性,空白抬头提单的转让手续很简单,只要把提单交付给受让人就完成了转让手续。提单的合法持有人就有权向承运人提取货物,也因此而带来很大的弊病,例如出现遗失或盗窃事件等。因此在商业活动中,不记名抬头的提单也很少用。在商业活动中被采用最广的是指示提单,这类提单只有经合法持有人背书才能转让给第三者。由于转让的手续较严密,而且只有受让人才有权凭提单提货,因而可以避免上述纠纷的发生。总之,一张具有流通性质的提单,可以通过交货或背书方式转让,至于采用何种方法转让,取决于提单抬头人的记载。一张指示性提单,通过背书方式进行转让时,有时不止转让一次,可以是转让多次,这就出现了背书人和受让人的关系。每转让一次,背书人是前手,而受让人是后手。根据提单的特点,所有的背书人是不负连带责任,最后受让人只能根据提单的条款和内容向承运人提出权利要求,并要求提货。承运人有责任按照提单的规定将货物交付给合法的持有人,不能因提单的合法转让而免除或减轻承运人应负的责任。概括地说,提单是承运人出示的货物收据和提货的凭证。

69. ① 提单正本按规定应有几份?分别由谁收执?② 提单正本如经背书后可以转让,该提单正本有两份以上时,是否容易导致纠纷?

在运输中收货人是凭提单正本提货的。为了避免提单正本在递交中丢失,而发生收货人

提货困难,以及由此引起补发手续的麻烦,承运人一般签发提单正本为两份,托运人也可以根据信用证条款要求承运人签发两份以上,签发的份数应在提单上加以注明。每份提单正本的效力是相同的,但是,只要其中一份凭以提货,其他各份立即失效。因此,合同或信用证中规定要求出口人提供“全套提单”(Full set or complete set B/L)就是指承运人在签发的提单上所注明的全部正本份数均须提供才得以办理押汇。1/3 origin of clean on board.....表示三份正本提单中的一份。全套提单共有三份正本通称为正本,标明 1/3 2/3 3/3。买方可以要求卖方凭其中两份办理押汇,另一份提单正本寄达买方以供提货。《中国远洋运输总公司提单条款》有以下明述:“为证明以上所述,承运人或其代理人已签署提单若干份,其中一份经完成提货手续后,其余各份失效。”此明示意为:提单正本持有人为二人以上时,其中一人先于另外持有人提货则另外提单持有人丧失凭单提货权利。在实务中,如果货方不是在目的港提货,船公司会要求他提供全套提单,但如在目的港提货,船方凭提单即可交货。一般提单背书转让应在整套提单上背书,为了避免由于上述所引起纠纷,提单被转让人应当拒绝接受部分提单的背书转让。

70. 什么是记名提单(Straight B/L)?

依据提单中收货人的抬头的方式不同把提单分为三种:记名提单(Straight Bill of Lading)、指示提单(Order B/L)和不记名提单(Open B/L)。指示提单是指在收货人栏内,只填写“凭指示”(To order)或“凭某人指示”(To order of.....)字样的一种提单。这种提单是可以通过背书方式转让给第三人的。所以又称为“可转让提单”。指示提单在国际贸易中使用最为普遍。在我国对外贸易中,都是使用“凭指示”空白背书的提单。不记名提单又称空名提单,是指在提单收货人栏内不填明收货人或指示人的名称而漏空的提单。不记名提单的转让不需任何背书手续,仅凭提单交付即可。提单持有人则只凭提单就可提货。由于不记名提单风险较大,所以国际贸易中使用很少。而记名提单,又称“收货人抬头提单”,指在提单的收货人栏内,具体写明了收货人的名称。由于这种提单只能由提单内指定的收货人提货,所以提单不可转让,没有流通性,在国际贸易中这种提单使用很少,银行也不愿接受它为议付证件。通常只有在托运贵重物品、援助物资和展览品时才使用这种提单。采用此提单在收货人栏内填写:“To.....”(注意:与指示提单不同之处为无“Order of”字样)。

71. 请问:如何区别转运提单(Transshipment B/L)与联运提单(Through B/L)?

转运提单,系原承运船公司受不可抗力或其他意外事故因素的影响,无法按照原签直达提单的行程停靠目的港卸货,但为了完成运送的责任不得不另觅其他公司之船舶接运至目的港,而由接运船公司签发给原承运船公司的提单。此种转运提单,一般均注明提货凭原承运船公司签发之提单而由原承运船公司在目的港交付接运的船公司。而收货人持原承运人签发的提单向接运船公司提货。转运之货物因再一次装卸发生短少、损毁的可能性增多,因此,接运船公司在接运前均另指示公证行对货物外形及件数进行公证,表明交接时货物的情况并以此作为各自负责的依据,依惯例接运之船公司对转运货物的毁损不负赔偿之责并于提单上表明。

联运提单则是承运船公司在装货港接货时已知无法将货物直接运至目的地,而必须经本公司其他船舶或其他船公司船舶甚至不同交通工具才能运抵目的地。为简便计,由原承运船公司签发联运提单,受货人凭此提单在目的地提货。联运提单一般在托运时即注明转运港口,有关运送的责任均由原签发提单的船公司负责。

72. 船运公司签发的是联运提单,在运送过程中要通过转轮、火车、卡车等交通工具送达,问:①此时保险费应如何计算?②如在运送过程中经由其他国发生损失时,应由谁负责?如无法执行责任追查时,保险公司是否应当负赔偿的责任?签发提单的船运公司该负什么责任?

本案中保险费用是将各段运送路程考虑在内合并计算,而保险费率的确定也仅考虑过程而不考虑是联运提单或直达提单。如运送过程完全相同则对联运提单或直达提单无甚区别。在无法追查责任时,可请有关机构调查并提供损失证明向保险公司索赔。

《联合国国际货物多式联运公约》对多式联运经营人的赔偿责任规定如下:多式联运经营人对货物的责任期限,自其接管货物之时起到交付货物时止;第15条规定:“除按第二十一条的规定外,多式联运经营人应对他的受雇人或代理人在其受雇范围内行事的行为或不行为负赔偿责任,或对他为履行多式联运合同而使用其服务的任何其他人在履行合同的范围内行事的行为或不行为负赔偿责任,一如他本人的行为或不行为”,第16条对赔偿责任的基础规定如下:“多式联运经营人对货物的灭失、损坏和延迟交付所引起的损失,如果造成灭失、损坏或延迟交货的事故发生于第十四条所规定的货物由其掌管期间,应负赔偿责任,除非多式联运经营人证明其本人、受雇人或代理人或第十五条所指的任何其他人为避免事故的发生及其后果已采取一切所能合理要求的措施。”根据目前国际做法,对国际多式联运经营人的责任范围和赔偿限额方面有以下三种类型:一是统一责任制(Uniform Liability System),多式联运经营人对货主负不分区段运输的统一原则责任。二是分段责任制(Network Liability System),多式联运经营人的责任范围以各区段运输原有责任为限,如海上区段按《海牙规则》,铁路区段按《国际铁路货物运输条约》,公路区段按《国际公路货物运输公约》,航空区段按《华沙公约》办理。在不适于以上国际法时,则按相应的国内法规定办理。赔偿限额也是分别按各区段的国际法或国内法规定赔付,对不明区段货物隐蔽损失,或作为海上区段,按《海牙规则》办理,或按双方约定的一个原则办理。三是修正统一责任制(Modified Uniform liability System),是介乎上述两种责任制之间的责任制,故又称混合责任制。也就是在责任范围方面与统一责任制相同,而在赔偿限额方面则与分段责任制相同。

73. 什么是舱面提单(on deck B/L)?为什么进口商一般都不愿意接受舱面提单?

舱面提单又称为“甲板货提单”,即货物装载于船舶露于甲板之上,在提单上注明“装于舱面”或“装于甲板之上”的提单。一般装于舱面的货物有以下几种:一种是如拖拉机、卡车、活牲畜、木材等商品,按一般习惯是允许装于舱面的,但需要注意应事先通知托运人;第二种是法律或法令规定必须装于舱面的货物,如危险品必须装于舱面,为了船上其他货物的安全,可以不事先通知托运人;第三种是经过承运人和托运人协商同意装于舱面的货物。凡

装舱面的货物,由于提单上注明“装于舱面”,如属信用证方式的交易,除非信用证另有明确规定,银行是不接受“舱面提单”的。但如提单上仅说明货物可能装于舱面,但并非在提单上注明“装于舱面”的字样,银行对于这种情况的提单,一般不作拒绝处理。《跟单信用证统一惯例》第三十一条规定:“1、除非经信用证特别授权,银行不接受表明货物装于舱面的提单。2、提单上订有货物可能装于舱面的条文,但未特别表明该货已装于舱面,银行不予拒绝。”第二十三条条款规定“如联合运输包括海运,即使单据未表明货物已装上船只,或即使单据上订有如果集装箱装载货物可能装于舱面的条文,但未特别表明该货物已装于舱面,该类单据仍予接受。”进口商一般都不愿意接受舱面提单,是因为装于舱面的货物,可能会遇到各种风险,例如雨淋日晒、海浪的袭击等,货物遭受到丢失、残损、短量的机会较多。其次,在海运提单上,明确规定承运人对舱面货物发生上述风险是不负责任的,因此,作为收货人和开证银行是不愿意接受这种提单的。

74. 什么是预借提单(Advanced B/L) 预借提单是否合法?

预借提单是在信用证所规定的装运期限已过期,货物虽已交给船公司,但由于租订的船只未能按时到达,船公司有可能应托运人的请求,提前出具该船“已装船”提单,使托运人凭提单向银行议付货款而签发的提单。根据大多数国家的法律规定,这种行为是伪造事实的行为,承运人不仅不能引用提单上的负责条款,而且还负有欺诈行为的责任。对托运人的责任也很重大。如果开证人(即进口商)发现提单是伪造的,开证人不仅有拒付的权利,而且有权追究承运人和托运人的法律责任。这方面的案例非常多。预借提单是非法的,承运人将受到法律的制裁。

75. 什么是租船合同下的提单(Charter party B/L) 它同普通提单有什么区别?

租船合同下的提单,一般来说用程租船承租租船人的全部货物,或者并非全部装运租船人的货物,而由租船人组织承运他人的货物,在这两种情况下,由船东或租船人所签发的提单,均属租船合同下的提单。由于租船合同下的提单,它不是完全独立的文件,加上提单可以转让,这就产生各种当事人之间多种的法律关系,这些复杂的关系,构成船东(承运人)与租船人、托运人、受让人、提单持有人之间不同的责任。租船合同下的提单与普通提单是不同的。因此《跟单信用证统一惯例》明确指出,除信用证特准外,租船合同下的提单是不接受的。假如所租船舶全部装运租船人的货物,在这种情况下签发的提单,双方的关系比较简单,双方权利与义务应该依据租船合同而定。如果提单内容与租船合同不一致时,应按照租船合同为准。但是如果这种提单已由租船人背书转让给善意的第三者,对于受让人来说,提单是重要依据,船东不能用租船合同的规定对抗受让人,即在此情况下,提单与租船合同不符时,则应以提单的规定为准。假设船舶由租船人另行组织货物装运而签发的提单,则根据不同应分别处理。如租船人以船东的身份接受委托之人的货物,则船东和租船人双方都是承运人,都应对托运人负责。如果托运人知道有租船合同存在,也知道其中有关内容和若干规定,而提单又是租船人授权签发的,这种提单对船东来说是不受其约束的。如果由托运人和租船人另行直接订立租船合同,并由租船人用自己的提单自行或授权船长或其代理人签发提单,

这就构成托运人与租船人单独订立的提单,由此产生承运人责任问题,应由租船人负责。除非货物遭受的损失是由船长、船员等侵权行为所造成的,则应由船东负责。

76. 什么叫“Destination Bills”?并简要介绍一下。

Destination Bills 意即“目的地提单”。依据美国统一商法(UCC)第7-305条规定:“运人按托运人的请求,不在装运地签发提单,而在目的地或其他的托运人于请求书中指定的地点签发。”这种在目的地签发的提单,即称为 destination bills。

目的地提单的发行,是在现代快速运输条件下,为便利货物转移而产生的一种制度。在快速运输情况下,往往货物较提单先到,如果运送人在目的地无储藏设备或储藏设备不足,则在收货人无提单凭以提货情况下,对运送人和收货人均不便。为解决这一问题,便产生了目的地提单的制度。这种提单通常由运送人在目的地的代理人发行给托运人或其指定人,凭以提货。

77. “Order B/L”与“straight B/L”译成中文是指什么?两者有何不同?

Order B/L 即指示提单,属于可流通的提单。在其抬头人(Consignee)一栏中,载有凭指示(To order)字样,经抬头人背书可转让,由受让人持提单向轮船公司提货,充分体现了提单的物权凭证作用。此种提单分为收货人的指示提单(Order of Consignee B/L)和托运人的指示提单(order of shipper B/L)。

Straight B/L 即直交式提单,又称记名提单(Named Consignee B/L)或不可流通提单(non-negotiable B/L)。在抬头人栏载明特定的收货人名称,只能由该特定收货人提货,不得转让流通。它可以作成以买主、开证行或代收行为抬头人。此种提单多用于高价商品或特定货物,目的是直接运交收货人。按有些国家的惯例,记名提单可不凭提单提货,因此不能起到物权凭证作用,银行往往不愿接受以买主为收货人的记名提单。记名提单属于非流通证券,也不能充当担保品。在实务上,order B/L 远较 straight B/L 普遍。

78. 请问“O. P. O”是指什么?Open Order B/L 是指什么样的 B/L?

“O. P. O”是“One price only”的略语。如某公司收到国外供应商报价单,其中价格部分为“US \$ 153 per set FOB Japanese ports, O. P. O”,即“日本港离岸价每套 US \$ 153,不二价”之意。

OPEN order B/L 指 order due of trading 上的收货人(Consignee)一栏内,只记载“To order”或“order”字样,而不必在 order 后面加上“of shipper”或“of.....Consignee”的提单。Consignee 一栏内的“To order”实际上与“To order of shipper”意思相同,因此,仍需由 shipper 背书,才可转让。

79. 什么是到货通知书(Delivery Note)?有什么作用?什么是小提单(Delivery Order)?有何作用?

Delivery Note 是到货通知书,也叫“Arrival Notice”。船公司或其代理行对于每批托运的

货物,在货物到达目的地时,通常要按提单上所提示的到货被通知人(Notify Party)发出到货通知书,以便货主及时提货。

小提单(Delivery Order)是交货通知书,指提单持有人向船公司要求提货时,船公司因为货物先卸船交给仓库或其他仓储单位,这时,通常由船公司发出“交货通知书”指示货物保管单位交货。提单持有人用提单向船公司交换“交货通知书”即小提单,然后凭小提单向保管单位提货。

80. 什么是第三者提单(Third party B/L)?从国外进口货物时,外国出口商要求我方进口厂家在所开出的信用证上注明:“可以接受第三者提单”(Third party B/L acceptable),请问,我方厂家如果接受此项要求,会有什么不良后果?

第三者提单(Third party B/L)又叫中立提单(Neutral party B/L)。它是以信用证(L/C)受益人以外的第三者为托运人的提单。一般情况下,出口商(受益人)都用自己的名义装货,并以出口商(受益人)为提单上的托运人。如果进口商不是为自己购货,预定经背书方式将提单转售给其他购货人自行提货,在这种情况下,为了防止事后购货人直接跟受益人接洽采购,就不能使受益人名称出现在提单上。外国出口商要求我方厂家在所开的信用证上注明“可以接受第三者提单”时,我方厂家可以请求开证行载明一项特别条款,规定以受益人以外的第三者或以我方厂家为托运人。另外,当出口商(受益人)因三角贸易不能提供其本身为托运人的提单时,也可以要求进口商在信用证(L/C)上加列可以接受第三者提单的条款。第三者提单一般对我方进口厂家没有什么不良后果。万一发生问题,我方厂家仍然可以请出口商出面共同解决。在国际贸易的某些场合,由于真正的供应商控制着提单上所代表的货物,或者为了方便融资,往往需要提单上的托运人由供货人出面,这种情形下,中间商往往要求进口商在所开的信用证上注明“可以接受提单上注明的第三者为托运人”(B/L indicating third party as shippers acceptable)。

81. 提单转让(B/L Consigned to order)时,出口商为何要背书?

提单是承运人已接管或装载货物的收据,并保证凭此收据交付货物。它是代表货物所有权的凭证。谁合法持有提单,货物即属于谁。提单转让时背书,可保证真正所有者的利益,也可以避免非正当持有人不正当使用提单。需注意的是在国际贸易中,记名提单不可转让,没有流通性。指示提单可以通过背书方式转让给第三人,有空白背书和记名背书两种。前者指转让提单时,仅由转让人在提单上签字盖章,后者指除提单转让人签字盖章外,还需写明受让人(被背书人)的名称。不记名提单一般不需要任何背书手续,仅凭提单交付即可,不过这样风险较大。不记名提单若其收货人还未指定,通常应由托运人背书才可转让,因为托运人是把货物交付给船方运送的原始货物的所有人。

82. 如何辨认运输承揽商(Forwarder)所签发的联运提单(Through B/L)?

辨认联运提单(Through B/L)是由谁签发的最好办法是看签发者的公司名称。若提单签发者是运输代理人或代表某一个运输代理人(Forwarder),则肯定这是运输承揽商所签发

的联运提单(Forwarder Through B/L)。另外,从联运提单的印刷条款上也可辨明该提单是由运输承揽商签发的还是由轮船公司签发的。因为运输承揽商虽然签发联运提单,但他的地位是运输承揽人而不是实际运送人。

83. 提单的收货人为甲,经甲背书后提单转让给乙,当乙持提单提货后,对所提的货物表示不满,请问该提单的背书转让人有无责任?乙是否可向甲要求赔偿损失?

提单(B/L)是承运人已接管或装载货物的收据,并保证凭此收据交付货物。它是代表货物所有权的凭证,谁合法持有提单,货物即属于谁。在资本主义国家,提单可以在载货船舶到达目的港交货前办理转让。通常提单背书转让人应负下列保证责任:(1)保证提单是真实的;(2)保证有把它出让的合法权利;(3)保证确实没有损害该提单效力和价值的事实;(4)保证提单上的财货“具有商品价值(Merchandise)”,而且适合指定的目的。

但是当提单持有人提货而对所提的货物表示不满时,他对背书转让人是否有“追索权”的问题,据海商法有关规定,提单是运输过程中,承运人和托运人双方权利和义务的主要依据,如果属于承运人的责任,提单的合法持有人有权向承运人取得违约赔偿。背书人不负责第二债务责任(Secondary Liability)。如果运送人拒绝交货,持有人不能转向背书人追索,因为运送人应负担至提单截止的义务,提单的合法持有人应向运送人行使追索权,对于背书转让前手只能依侵权行为或违反契约的规定,请求损害赔偿等。

84. 经过两个船舶转运的货物,其提单上的船名如何记载?

转船即允许转船,指远洋货运中,货物装运后允许在中途港换其他船舶转运到目的港。对于“允许转船”的货物,我们一般不直接接受买方指定中转港口、二程船公司和船名的条件。因为按国际航运的习惯,转船港口和转船事宜一般都是由第一承运人根据具体情况办理的,无须事先征得货主的同意。通常船方提单上多不注明转运中的接运船名(或其他运输工具),只有在集装箱运输时,由喂给船(Feeder)从某港口出发先运到附近的母船(Trunk Vessel)所停泊的港口,转装向母船,再由母船运到提单上所注明的卸货港,这种情况船方多在提单上加注:“转到××(母船名)或在某一港口的转船”(Tode Transferred to 母船名 or its substitute at 港口名)。

85. 什么是陈旧提单?其标准如何?

英国信用证专家 Maurice Megrah 曾发表一篇论文,搜集英国各银行对陈旧提单的意见,获得以下各种定义:(1)One which has not been presented within a reasonable time of the date of shipment—i. e. there has been undue delay in presentation(未在装船日期之后合理期限内,即不合理地延迟交付的提单视为陈旧提单。)(2)One which by reason of delay in presentation or taking up of documents, cannot be paid in the hands of the principal or his agent at the port of destination in time to clear the goods without delay(提单在下述情况下被视为过期提单:由于提交或处理提单的延误致使受货人或其代理人在目的港不能及时得到单据来结关者。)(3)We regard a bill as a stale if it cannot be delivered to the buyer within a

reasonable time of the arrival of the vessel at the port of destination(我们视不能在货船到达目的港一段合理时间内提交给买方的提单为陈旧提单。)(4)We define a stale bill as one which we calculate could not reach its destination until after the arrival of the carrying steamer(我们视由我们计算出不能在货船抵达目的港时送至收单人的提单为陈旧提单。)(5)A bill of lading is stale when it cannot reach our principal although forwarded by the fastest available route before the estimated date of arrival of the carrying goods(提单在以我们估算的货船到达卸货港的时间期限内 ,即使以最快方式也无法提交给客户(指买方或收货人)时为陈旧提单。)(6)A bill is stale if to our knowledge the ship has arrived while the documents are still on their way(如提单据我方所知当货船已抵目的港而有关单证仍在途中时为陈旧提单。)(7)Document must be in our hands in time for dispatch by airmail to reach the consignee before the arrival of the carrying steamer(有关单据须能在货运到达目的港之前我方可以航空寄送方式送抵收货人。)

所以 ,凡信用证装船后 ,而未于数日之内提交银行者或延误提交致使开证银行(或押汇银行)来不及寄抵进口商 ,使货物一抵达卸货港后 ,不能立即报关的或延迟提交致使货物抵达卸货港后 ,尚未由开证银行交给进口商者 ,均被视为陈旧提单。按《跟单信用证统一惯例》国际商会 500 号出版物第四十三条规定 ,银行将拒受迟于运输单据出单日期二十一天后提交的单据。过期提单影响收货人提货 ,甚至可能构成费用损失。因此除非信用证另有规定 ,银行不接受过期提单。

一切信用证 ,不论可撤消的或不可撤消的 ,均必须规定一个交单付款、承兑或议付的到期日 ,即使该信用证另有规定。第四十三条规定 :“ 除按上述规定每一信用证必须规定一个交单日期外 ,信用证尚须规定一个在提单或其他货运单据签发日期后必须提交单据付款、承兑或议付的特定期限。如信用证无此项期限规定 ,银行当拒绝接受超过提单或其他货运单据签发日期后二十一天才提交的单据。”至于在实务上应如何具体地确定是否构成陈旧提单 ,可参考标准航海日数表和有关规定大致推算。

86. 集装箱运输的提货单是如何规定的 ?

与传统海运提单相似 ,集装箱运输提单是承运人或是它授权的关系人签发的货物收据 ,是货物的物权凭证 ,是承运人与托运人之间运输合同成立的证据。在提单编制上 ,拼箱货运提单的编写基本上与传统的海运提单相同 ,只是在集装箱号栏内列明箱号 ,紧接着箱号填写“ 部分”(PART)二字 ,并注明箱内所装件数。

举例如下 :

塑料花 105 纸箱 ,分装两个集装箱 ,提单上写法为 :

SN 5001 PART(部分)45 CTNS(箱)

SN 5003 PART(部分)60 CTNS(箱)

(以下按一般传统货运写法)

< 19810 >

KTP 100C 1 ~ 4 4 CTNS PLASTIC
FLOWERS 2100 kgs

(盆) (箱) (塑料花) (公斤)

TORONTO VIA VANCOUVER

KTP 106C 5 ~ 82 78 CTNS PLASTIC FLOWERS

KTP 107C 83 ~ 95 13 CTNS PLASTIC FLOWERS

KTP 108C 96 ~ 105 10 CTNS PLASTIC FLOWERS

TOTAL ONE HUNDRED AND FIVE CARTONS ONLY

总计 壹百零伍箱整

如果上列商品系由收货人自行装入一个整箱,按整箱货托运,则提单上的写法应为:

SN 5005 (FULL) SHIPPER'S LOAD COUNT& SEAL "

(整箱) 发货人装箱、计数、并加铅封)

(接下是填列具体商品,与上列拼箱货相同)

但合计数应为: TOTAL ONE CONTAINER (FULL) ONLY.

(总计) 壹箱整

在集装箱货运提单中一般还注明承运条件,如 CFS/CY(站到场方式)、CY/CY(场到场方式) 等。

87. 联运提单(Through Bill of Lading)的发展前途如何?

多式联运是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到另一国境内指定交付货物的地点。在多式联运方式下,不论航程距离多么遥远,使用多少种运输工具,中途经过多少次转换,一切运输事宜均由多式货物联运经营人统一负责办理,而货主只办理一次托运、签订一个合同、支付一笔全程单一运费,取得一份联运单据,就履行全部责任。多式联运通常是以集装箱为媒介的直达连贯运输,货物从发货人仓库装箱验点铅封后直运至收货人仓库交货,中途无需拆箱,减少很多中间环节,即使经多次换装,也都是使用机械装卸,丝毫不触箱内货物,货损货差事故大为减少。多式联运一般可以实现门到门(Door to Door)方式,对货方来说,货物一经装满箱或启运就可取得联运单据结汇,有利于货方加速资金周转。采用集装箱运输,如果要以门到门方式运输,必然在运输中经由二种或二种以上不同的运输工具,为此,联运提单的使用是很受欢迎的。

88. 提单上仅注明提单签发日期(issue date)而没有装船日期(on board date),该提单签发日期是否可视为装船日期?

在待装船提单(Received For Shipment B/L)中,issue date 是承运船公司提单签发日期,由于货未上船,自然无装船日期,因此不能视装船日期为提单签发日期。而对于已装船提单,如果提单上没有装船日期,可以认为提单签发日期即为装船日期。按国际商会《跟单信用证统一惯例》有关解释,提单日期或其它证明货物装运、发货或收受待运的日期,或任何在该项单据上用收货戳印表示或注明的日期皆可作为货物装运、发货或收受待运的日期。而

且提单上所表示的货物已装上或已装运指名船只的文字,或提单上业经船公司或其代理人签字或简签并加注日期者,皆可作为已装上或装运指名船只的证据;后者加列的日期即可作为装上或装运指名船只的日期。

89. 海运的船务代理行或空运的代理人发行的提单与船公司及航空公司发行的提单在法律上有无差别?其责任义务有何差别?

首先,只要代理人是在其权限范围内行事,海运的船务代理行或空运的代理人发行的提单与船公司及航空公司发行的提单在法律上并无区别。

代理关系是国际贸易关系之一。在许多情况下,代理人就是公司。有些国家的法律把代理人作为一种商业机构来对待。在国际贸易中有多种类型的代理人,其中包括运输代理。代理关系是通过代理与被代理双方所订立的代理协议和代理合同建立起来的,他们之间的权利、义务可以在协议或合同中作出具体规定。有些也由各国法律做出一般性规定。

一般而言,船务代理行只要是在法律许可范围内所签的提单同船公司自己签发的提单,二者在法律上并没有区别。他们的责任、义务根据提单的内容不同而变化,但都对托运的货物负有安全运达目的地的责任。《中国远洋运输公司提单条款》规定,有关承运人的义务、赔偿责任、权利及豁免应适用海牙规则。承运人的责任期间应从货物装上船舶之时起到卸离船舶之时为止。这在习惯上被称为“海牙时间(Hague Period)”。

同样,空运的代理人(Air Cargo Agent)发行的提单与航空公司所签发的提单亦如上述。

但是,船运代理行或者空运代理人终究不是实际运送人。虽然有些国家并没有明文规定禁止这种“非运送人”签发的提单,在实务中,也有信用证规定这种提单可以接受,但最终还是不如真正运送人(船公司或航运公司)自己签发的提单可靠。托运人应注意到,非运送人所签发的提单的流通性受到限制,信用度赶不上运送人签发的提单。为了使货物安全到达目的地,并避免可能发生的纠纷,这种提单应严格规定并加以限制。

90. 在一些资本主义国家一般航空货运报关行代航空公司代行签发的提单(提单由航空公司印制,上有该航空公司的名字,但由报关行签名)这种提单的效力如何?

航空货运报关行,如果它有某个航空公司授予的代理权,那么它在其授权范围内代替航空公司签发提单,与航空公司自己所签发的提单,从法律上来说,具有同等效力。华沙公约规定,在没有相反的证据时,航空货运提单(Air Consignment Note 简称 ACN)是订立契约、接受货物和承运条件的证明。所以航空货运提单就是双方当事人订立的航空运输契约。

这里应该注意的是,航空货运报关行使用的提单若属于同一航空公司,那它必须要由该公司授权签发。我国1981年公布的《中华人民共和国合同法》第七条第三款规定:“代理人超越其权限签订的合同或以被代理人的名义同自己或者同自己所代理的其他人签订的合同无效。”

关于航空货运提单的条款及承运人的责任,《统一国际航空运输某些规则的公约》(1929年10月12日,华沙)中有详细的规定。在我国由中国民航承运国际货物,我国民航对国际航空货物运输制定有“国际货运规则”,必须严格遵守中国政府的有关法令的规定,

并按照华沙条约以及中国民航与外国空运企业协议的运输规定办理。

91. 拼装与直接由航空公司交运两者哪一个更有利些?如果一张提单分两批装运,以致发生舱单不符,影响提货责任该由谁负?

按惯例,航空公司的货运运费率是根据某一数量(重量)为基准来计算的,一次托运数量没有超过这一基准有一个运费率,超过的则更便宜,通常是超过越多越便宜。因此,承揽航空货运的运输代理人(Forwarder)收集若干个货主的货物,拼装为一较大数量再托由航空公司装运时,运费率较低。由此,运输代理人(Forwarder)可能会在运费上给货主一点退让。这样,就比直接托由航空公司装运时更有利些。

至于一张提单的货物分两批装运,严格地说,若出现舱单不符(短少),提货人有权向运送人索赔;在实务上,若运送人发现是装货时短装,则补运所短少部分即可。

92. 包船契约提单(Charter party B/L)是定期船提单(Ocean B/L)的一种,两者有什么不同?在《信用证统一惯例》中规定除非信用证上特别授权,此种包船契约提单应予拒绝,为什么?

定期船提单(Ocean B/L)是指由定期船(Line Vessel)所开发的货运提单。包船契约提单(Charter party B/L)则指根据包船契约以及包船契约上条款所签发的提单。

在包船契约下所包的船舶,大多数是装运散装的大宗物资,这种船舶的条件及容量比定期船差,它所签发的提单又是根据包船契约上的条款而来的,所以与正常的定期船提单(Ocean B/L)有所不同。银行为了慎重起见,规定除非信用证特别授权,这种包船契约提单应予拒绝。

93. 信用证规定可分批装船,而货物已有数批装船,之后买方突然修改信用证,要求“经人签署商检证明书”(Inspection certificate issued by someone),卖方是否可不予理会?

如果买方所开为不可撤销信用证,那么理论上说,卖方可以不予理会。因为不可撤销信用证一经开出,在有效期内,非经信用证各有关当事人的同意,开证行不能片面修改或撤销信用证。国际贸易中使用最多的是不可撤销信用证,我国的对外贸易活动中也一般不接受可撤销信用证。因此,如果是不可撤销信用证,而买方未经卖方同意,单方面修改信用证,就违反了信用证统一惯例第九条d项的规定:“未经一切有关方面同意,……不得修改或取消。未经一切有关方面同意,接受部分修改亦属无效。”

但在实务中,如果卖方不同意修改,则要注意防止买方可能授意开证银行从严审核单证,吹毛求疵,找各种借口拒付。所以卖方要在制作单据时分外小心谨慎,以求无懈可击。而且要注意,卖方在表示不同意修改信用证时,应在合理时间内,将其意见通过原通知银行转达开证银行。

虽然卖方有充分理由拒绝买方修改信用证,但如果买方提出的商检证明书可以由独立商检部门出具,而且费用由买方负担,那么卖方也可以表示接受。如果买方提出的该商检证明书是由代表买方利益的某机构出具,那么卖方就不可轻易答应。

94. 开证银行往往在买主申请背书提单时,在商业发票上加盖腰型章,其意图是什么?开证银行应负什么责任?

进口报关用的商业发票之所以需要结汇银行加盖图章,用意大概在于让银行证明该商业发票确是由出口商自国外寄来而不是进口商自己制作的。

但是在担保提货或副提单背书的情况下,因为发票是由进口商提出,结汇银行实在无法确定这种发票是否由国外出口商缮制,因此开证银行在承办担保提货时,在进口商所提出的商业发票上加盖腰型章,并加注“本件系由进口商提示办理担保提货”字样;在办理副提单背书时,在进口商所提出的商业发票上加盖腰型章,并注明“本件系由进口商提示办理副提单背书”字样。通过腰型章及注文,开证银行明确表示了其责任范围。倘有伪造、涂改的发票被发现,则没有银行的责任。

95. 联运提单(Through B/L)是否须在提单上注明“在……地转运”(to be transhipped at……)字样?

联合运输是指至少使用两种不同的运输方式,将货物从一个国家的收受监管地运到另一个国家的指定交货地。而联运提单就是在两种以上的联运中(包括海运)由承运人签发的,表明已接管货物并负责将货物交给收货人的单据。承运人的运输责任是从收货地或装货港开始,到交货地或卸货港终止。联运提单的内容包括收货地点、交货地点、装货港、卸货港和海洋船名,但不一定要载明在何处转运。

96. 假定进口商要求开箱检查货品,开证银行来电称要授权“凭信托收据先交付单据”(Free of payment against trust receipt),押汇银行如何向出口商说明?假如出口商未将款项偿还,押汇银行是否可授权?

当押汇银行收到开证银行要求凭信托收据(trust receipt)先交付单据以便进口商开箱验货,但暂不付款时,押汇银行可将其中的利害关系向出口商说明,并请出口商出具授权书,然后,押汇银行才可以授权开证银行凭信托收据交出单据。

实务中,由于货运单据,尤其是商品检验证明书,往往与信用证规定的条件不符,或未能提出信用证规定需要的商品检验证明书,这时候进口商也往往要求先验货,验货无误后再付款。但由于先验货后付款的风险比较大,所以即使出口商同意,押汇银行也不能无条件地授权。假如出口商信用良好,万一遭拒付时,收回押汇款不成问题,那么银行可要求出口商出具授权放行单据的文件,承诺遭拒付时立即退还押汇款本息,而不必要求出口商先偿还押汇款本息。假如出口商信用较差,万一遭拒付,收回押汇款本息有困难的,就应该要求出口商偿还押汇本息,或提供可靠的担保之后,才可授权开证银行在没有付款之前放行单据。

97. 海运提单在正式签发时,副本份数比信用证上要求的份数少,而不得不改以影印本押汇,影印副本或其他文件在法律上的效力如何?如无法取得副本(Copy)而又需要该附件时,应如何处理?

海运提单由承运人或其代理人签发一般正本二至三份,亦可根据进口方要求提供更多的份数,其中一份使用后,其余各份均告失效。副本可由出口商单独提出需要份数,副本上承运人不加签章,并注明“Non—negotiable Copy”字样。而每张正本提单都必须有船方或其代理人的签名或印章才能有效,信用证规定提单手签的应按规定手签,一般规定,不得使用复印文件时,如果复印文件经原签发人亲手签字,则该文件具有同原正本文件相同的效力。如果无法取得副本文件,可将正本文件复印后,请原签发人在复印本上亲手签名。

98. 提单上有装船日期(on board date),但没有写明发证日期(issue date),这是否会遭到拒付?

一般规定,提单应该注明签发的年、月、日,否则不具法律效力。可以说,发证日期是提单内容要素之一。而且《跟单信用证统一惯例》第500号出版物第四十三条有如下规定,涉及到提单签发日期:“.....信用证除必须规定一个交单到期日外,尚须规定一个在提单或其他货运单据签发日期后必须办理提交付款、承兑或议付单据的特定期限。如信用证无此期限规定,银行当拒绝接受在提单或其他货运单据签发日期后超过二十一天才提交的单据。”由此可见,如果提单上不注明签发日期,则无法据以确定单据提交付款、承兑或议付的期限,银行也不能确定该单据是否已经过“不当的耽搁”。而如果发生过期提单(Stale B/L)或倒签提单(Anti - dated B/L)导致货物损失的事故,银行更无法知道,因而提出拒付,或令卖方或船方索赔。因此,一般来说,仅有装运日期,没有提单签发日期,银行大多会拒绝付款。

99. 重量单(Weight List)与重量证明书(Weight Certificate)有何不同?单据的名称表面上虽为重量单,但其内容却叙述重量证明,则其是否可视为重量证明书?

重量单与重量证明书均属于商业发票的附属票据——包装单的内容,重量证明书是装运时出口方向进口方提供的,证明装货重量与合同相符的文件。重量单也是由出口商制作,通常具有毛重和净重说明,其总重量须与提单所载相符。

虽然重量单与重量证明书内容相同,也都可以由出口商缮制,但重量证明书也可以由第三者,如商检局缮制,且内容方面,多有缮制人证明的文句。

在信用证交易中,如果信用证规定须提供重量证明书,而出口商提出的却是重量单,则可能会因单据名称与信用证规定不符而遭拒付,因为《跟单信用证统一惯例》国际商会第500号出版物第十三条规定银行不得接受表面不符合信用证条件的单据。在信用证交易中,必须严格遵守信用证条件才能获得保障,减少被拒付的风险。

100. 开证银行接受客户的请求,办理即期信用证的担保提货时,银行是否要承担一定的风险?另外在受理承兑交单(D/A)时的风险如何?

对于办理即期信用证的担保提货,银行是要承担一定风险的,例如:

(1) 申请担保时用的发票的内容(包括价格、数量等.....)与押汇银行寄来的不一样,那么办理担保的银行可能会遭受损失。例如当押汇银行寄来的发票金额及其押汇金额超过担保提货用的发票金额,而进口商又找各种借口拒绝补缴时(或进口商已倒闭),保证银行

就遭受损失。

(2) 出口商出于某种原因(如错装),向船公司要求运回货物,而且货物的价值超过了担保提货用的发票金额时,保证银行也将遭受损失。

至于承兑交单,是适用于远期汇票的托收的一种方式。指被委托的代收银行于付款人承兑汇票之后,将货运单据交给付款人,付款人在汇票到期时,履行付款义务的一种方式。

由于委托人与托收银行、托收银行与代收银行之间只是委托代理关系,银行对托收的过程中可能出现的汇票或附属单据及其他函件的遗失、延误等问题概不负责,只要银行没有出现本身工作上的疏忽,完全按客户(出口商)指示办理,应没有什么风险。但还是应遵守国际商会规定的《跟单托收统一规则》。

101. 提单迟到时,担保提货有何利弊?由此导致延迟提货,则所发生的包租费用,是否应由卖方负担?如何利用信用证条款来保护自己的权益?

① 担保提货的优点是:进口商可在货到港时及时提货,减少负担各种码头费用,避免货物因经不当的耽搁而变质,也不致于贻误市场良机,或耽误工厂的生产。而担保提货的缺点是:一经担保提货,进口商就再也不能把迟到的货运单据当成有瑕疵并以此为由提出拒付。

② 如果延迟提货而产生额外的包租费用,责任确实在于卖方时,应由卖方负担这笔额外费用。

③ 为了保护己方利益,避免因延迟提货而遭受损失,买方可在信用证上加列下列任一条款:

a. Negotiation must be effected within $\times\times$ days after B/L date. (在提单签发日期后 $\times\times$ 天内须完成交议付。)

b. Beneficiary shall send by express airmail one set of non-negotiable shipping documents direct to accountee within $\times\times$ days after B/L date post receipt (certificate of mailing, air mail receipt) to this effect is required for negotiation. (受益人须以航空快件方式在提单签发日后 $\times\times$ 天内把一套不可转让的货运单据直接寄给被通知人。)

c. One set of non-negotiable shipping documents must be handed to the mate of carrying vessel for forwarding to accountee promptly after the arrival of vessel at destination. A certificate to this effect, which must be countersigned by the mate, is required for negotiation. (请载货船只上的大副随船带来提单,转交进口商。)

d. 如有办理快递制度的地区,可要求出口商将文件利用快递(Carrier system)寄来。

102. 轮船公司在提单上打出装卸条件,如 FIO(装卸自理),是否构成不清洁提单?押汇银行是否接受?

不清洁提单(Foul B/L)是带有承运人附加关于货物外表状况不良或包装不当的批注的提单。除信用证另有规定,银行不接受不清洁提单。

但轮船公司在提单上打出诸如“装卸自理”的装卸条件,不应视为不清洁提单。况且《跟单信用证统一惯例》第三十二条 d 项规定:“银行对用戳印或其他方式批注运费以外附加费

如装货、卸货或类似有关费用支出的货运单据当予以接受,除非信用证条款明确规定不准有该类批注者。”因此,打出装卸条件的提单是不致遭押汇银行拒绝的。

但中东地区开来的信用证上常注明:UCP33(d) not acceptable(信用证统一惯例第十六条d项不予接受)的条款,应引起出口厂家注意,请船方在提单上不要打出装卸条件或另行协商以符合信用证要求。

103. 什么是综合货运提单(Intermodal B/L)如信用证规定“不能转船”时,可否接受综合货运提单?

综合货运提单(Intermodal B/L)也就是联合货运提单(Combined transport B/L),它是由联合运输经营人(Combined Transport Operator 简称 TO)发行,证明收到特定的货物,承诺用包括货船在内的两种以上的运输工具,将其运到指定目的地,交付提单持有人或特定收货人。

根据《统一惯例》第二十四条的规定,即使信用证条款禁止转运,银行也可接受的情形有以下三种(1)当信用证规定接受联合运输单据时,可接受自收受监管地至最后目的地的单据注明转运将发生者(2)注明或表明货装集装箱、拖车、驳船及类似容器中,由接受监管地运至最后目的地(3)表明收货地或最后目的地是在装货港或目的港的集装箱货物集散站 CFS 或集装箱堆场 CY 者。

联合运输包括海运方式时,银行不接受:租船合约、帆为动力、运输行出具的运输单据。

104. 单据(Cargo Receipt)中的收货日期及装船日期是否以收货日期为准,押汇文件是否以收货日期制作?

不可。Cargo Receipt(货运承揽商收据)上的收货日期是指船公司或运输行从出口商收到货物的日期,而装船日期则是该批货物实际装上船的日期。这两个日期通常不一致,有时会相差很远,即收到货物备运很久后才装船,所以不能以收货日期代替装船日期。在信用证业务中,一般都规定,银行只接受“已装船提单”(on board B/L),而拒绝议付“备运提单”(Receipt for shipment B/L)。

105. 以定期班轮运输的船运公司,它所签发的提单,如果没有打上装卸条件(如 FI、FO、FIO、BT 等)则两地的装卸费用由谁负担?

定期班轮常常采用“定期船条款”(Liner Berth Term)。在这种条款下,装卸船的费用都由船方负担,只有极少数例外情形。如某些船公司本身经营定期班轮,却也采用 FI、FO 等条款,那他们一般事先都要声明,并且货主托运前最好询问清楚。

106. 请问船公司能否在提单上注明“货物装在舱内”等类似字眼,以便要保时,凭此证明按较低的保险费率投保?

承运人一般收到货物后,按规定,应托运人要求签发提单。集装箱运输有整装船和拼装船两种方式。在整装集箱运输中,托运人要求船公司在提单上注明“装在货舱内”(Under

Deck)”字样,通常情况下是会遭到拒绝的,要求船公司出具证明也很困难。

至于是半装或拼装集装箱运输时,只要集装箱是装在“船舱(Hold)”之中,那么船公司所发的提单可应托运人的要求,注明“Under Deck”等类似字样,以便在买方或卖方要保时,凭此证明按较低的保险费率投保。

107. 如果提单收货人是买方,对出口商有什么不利因素?若买方不购单,承运人是否有权对提单另行处理?

提单按抬头可分类为指示提单、记名提单和不记名提单。如果提单的收货人是买方,那就其性质来说属于记名提单。根据这种提单,承运人只能将货物交给提单上已指定的收货人。原则上托运人(大多是出口商)不得将记名提单背书转让,但提单指定的收货人有时可通过办理类似财产转移手续进行转让。一些国家准许记名提单的收货人可凭担保提货,但银行及托运方都失去安全收汇的保障。这对出口商不利。因此,一般银行不愿接受这种提单,故在国际贸易中也不常使用。一般只用于展览品或贵重物品。

信用证交易中,若约定提单收货人凭托运人指示(To order of shipper),这对出口商最有利。

出口商在申请押汇时,必须予以背书。不管提单上收货人是谁,如果他不愿购单,则货主(Shipper)可循序索回全套提单,然后卖给别人,或指示船方返回货物,或者就在卸货港拍卖货物扣除各项费用后取回余款。以上三种办法看情况而定。至于最后一种办法,如果卸货已久,则可能出现两种情况,要么是这样拍卖后扣除各项费用已没有余数可得,要么是早已被当地海关依法拍卖。

108. 散装物品(in bulk)以成本加运费价(CFR)运输成交时,出口商要求在信用证上列明“可以接受包船契约提单(Charter party B/L is acceptable)”,请问此种条款对进口商有何不利?

包船契约提单(Charter Party B/L)是根据包船契约(Charter Party)而来的。一般来说,包船契约的效力常常优先于包船契约提单,当然这也有例外情况。包船契约常常有特殊规定,这对银行来说并不一定是理想的担保品,而进口商即使持有包船契约提单,也可能因为包船契约(Charter Party)的特殊规定而被卷进包船契约的纠纷。但一般情况下,包船契约都是通过海运经纪人(Ship Broker)签订,纠纷也较少。所以,包船契约提单对进口商没有什么不利情形。

109. Bs/L 译成中文是什么意思,请简要说明一下。

Bs/L 是 Bills of Lading 的缩写,译成中文是“复式提单”的意思,也就是 Combined transport B/L(联合货运提单)。详细内容请见《联合国国际货物多式联运公约》。

《公约》对国际多式联运作如下定义:“国际多式联运是按照多式联运合同,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受货物的地点运到另一国境内指定交付货物的地点。”

根据上述定义 构成国际多式联运需要具备以下几个条件:1. 必须要有一个多式联运合同 明确规定多式联运经营人和托运人之间的权利、义务、责任、豁免的合同关系和多式联运的性质。2. 必须使用一份全程多式联运单据。3. 必须是至少两种不同运输方式的连贯运输, 如海—海, 铁—铁, 海—陆, 陆—空或者铁—公等形式。4. 必须是国际间的运输, 这也是区别于国内运输和是否适合国际法规的限制条件。5. 必须由一个多式联运经营人对全程运输负总的责任。6. 必须是全程单一运费率。多式联运经营人在对货主负全程运输责任的基础上, 制定一个货物发运地到目的地全程单一费率并以包干形式一次向货主收取。

110. Combined Transport B/L 与 Through B/L 有什么不同? 怎样从提单本身来辨别? 两者在押汇时各自的效力如何?

Combined Transport 翻译成中文是“联合运输提单”的意思。简称为 C. T. B/L, 这种提单由联合运输人(Combined transport operator)发行, 证明收到特定的货物, 承诺用包括集装箱在内的两种以上运输工具, 将货物运到指定目的地交给提单持有人(B/L Bearer)或特定收货人的提单。Through B/L 是联运提单的意思。C. T. B/L 是 Through B/L 中的一种, 从出口国家的收货地到进口国家的交货地的全部运输过程, 相继承担运输的人不只一个, 运输工具也不止一种, 但提单发行人始终负连贯运输责任。不论是利用船只、火车、卡车、飞机等, 该提单签发人对全部运输过程中可能发生的货物灭失、毁损或者延迟到达目的地, 单独对货主负责, 以 C. T. B/L 为标题的提单为集装箱运输公司发行。按照 UCP 第 23 条 a 项: 当信用证(L/C)要求用联合运输提单(C. T. B/L)且对其发行人没有特别规定时, 银行可以接受上述两种提单中的任何一种。但如果信用证仅仅要求提示提单, 银行不能接受运输代理人(Forwarder)发行的 FIATA C. T. B/L, 但可以接受集装箱运输公司发行的 C. T. B/L。因为 C. T. B/L 属于船运公司发行的包括多种运输方法的联运提单(Through B/L), 按照 UCP 第 19 条(a)项银行当然可以接受这种提单。

111. 如果信用证上未载明到货通知人(Notify party)时, 提单上是否应该载明? 如果提单上未载明到货通知人, 押汇是否有困难?

依据海商法有关规定, 到货通知人(Notify party)并不是提单上一定要载明的事项。但是因为提单代表一定的物权凭证, 特别是在凭单据买卖的时候, 提单上注明到货通知人尤其重要。船方运货抵达目的港时, 可根据提单上注明的收货人名称或标明指示人通知货主适时提货。所以, 通常 B/L 都有到货通知人(Notify Party)一栏。但除非信用证(L/C)规定一定要载明, 提单上可以没有此项。所以不应以提单上没有注明到货通知人而使押汇有困难。

112. 信用证上规定须取得“海运提单”, 但也允许转船, 某公司取得“小陆桥提单”抬头的提单, 国外是否可以拒付?

小陆桥运输(Minilandbridge transportation)是指由日本或远东将货物海运到美国西海岸港口, 然后再陆运到美国东海岸或墨西哥湾靠近目的地的港口, 卸车后再由卡车运至最后目的地交货。小陆桥运输是 1972 年初美国海铁(Seatrail)公司开始办理的由日本、远东到北

美的运输业务,并在以后走上正轨和得以发展。

小陆桥运输全程使用一张海洋运输提单,由海运承运人支付铁路运费,由到达港口再运至最后目的地的运费则由收货人负担。所以,出口方提示小陆桥提单,在例中情形国外银行不会拒付。

113. 在买卖合同中只规定了装运期限,但是却没有规定具体的信用证开证日期,应如何理解?

按惯例,如果合同中没有列出具体的开证日期,买方应在装运期限开始之日以前一个合理的时间内给卖方开发信用证,或者最迟也应当在装运期开始的第一天给卖方开出信用证,以便使卖方能放心地装运货物。举例来说,如果买卖合同规定在五月装船,买方应在五月一日以前的一个合理时间内给卖方开发信用证,最迟也应在五月一日开发信用证。因为卖方在装运货物之前有权得到买方付款的可靠保证。

114. 在实务中,如果需要,如何将提单、保险单、装箱单、商检证书做成中性单据?

在贸易中,有时交易一方通过转让单据出售货物,而不把实际供货人暴露给买主。所谓中性单据即在单据中不列出出口商名称。

提单如若做成中性单据即通常所谓第三者提单(关于第三者提单见本书有关题目)。这种提单要求以第三者名义作为发货人,空白抬头、空白背书。中性保险单据则是保单抬头为第三者名称,实务中可写为“被保险人”,保险单被保险人抬头则写为“To whom it may concern”(给可能有关的人)。这种保单无须背书,可随意转让。中性产地证书即是在证书上记为“To whom it may concern”,其作用与空白抬头相同。其它中性单据与上大致类似。

115. 如果提单是以买方为抬头,即船公司已发出一张以买方为收货人的记名提单,在此情况下,未受款卖方是否仍然拥有留置权和停运权?

货物的停运权是指未受款卖方在没有占有货物的条件下,对尚在运输过程中的货物中止运交给对方。只要货物尚在运输过程中,而买方处于无偿付能力或破产的地位,卖方都可行使停运权,并不因为提单的抬头人是买方或其代理人而丧失,也不因为已经把原来是卖方抬头的提单交给买方而宣告丧失。另外,还要注意,如果上述提单通过背书的方式已转给善意的第三者,那么未受款的卖方将丧失包括停运权在内的各项权利,而这个善意的第三者已取得对货物不可否认的权利。例如,在英国买卖法第47条第二款中规定:当权利证件合法转让给任何受让人或货物所有人而该人转让给善意第三者并取得合理代价者,未受款的卖方对于受让人丧失对该货物的留置权或停运权。

116. 空运提单为何有“Master”和“House”之别?如果用“Master”对出口商来讲是否较好一些?

航空运单是一种运输合同,是由承运人或其代理人出具的一个重要的货物单据。它不同于海运提单,不是代表货物所有权的物权凭证,也不是可议付的单据。在我国航空运单分为

二种:一是中国民航航空货物运单,由航空公司发的航空运单,被称为主运单(Master Waybill 简称 MAWB);二是中国对外贸易运输总公司航空运单,这是一种航空分运单(House Air Waybill 简称 HAWB),用于空运出口货物业务,发货人将货物交与有关外运分公司,即由其按每批货物收货人开具航空分运单交给发货人,并承担货物的全部运输责任。其他航空货运代理公司在办理货物集中托运业务时,也使用这种航空分运单。航空分运单有正本三份,副本十二份。正本第一份交发货人,第二份外运公司留存,第三份随货同行交收货人。副本则分别作为报关、财务、结算及国外代理办理中转分拨等之用。

由于航空货运代理公司本身并没有飞机,其身份只是合伙人(Consolidator),所以,对出口商而言,取得主运单为好。实际上,House air waybill 也相当流行,但应特别注意这些代理公司的信用。

117. 提单上有两个日期,一个是提单签发日期(Issue Date),另外一个是在 On—board date,若合同中规定以“B/L date”为准则,一般来说是以哪一个“Date”为准?

Issue Date 指出单日期,On—board Date 指装船日期。根据《跟单信用证统一惯例》(国际商会 500 出版物,1993 年修改)第 43 条规定“除交单到期日外,每个要求运输的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定限期。如果未规定该限期,银行将拒受迟于运输单据出单日期 21 天后提交的单据,但无论如何,单据也不得迟送于信用证到期日提交”。又规定“运输单据的出单日期将被认为是(1)如系证明货物发运或接受监管或除航空以外的运输方式的收受待运的运输单据——运输单据上表明的出单日期或收到戳记日期,两者之中较迟者。”

一般来说,合约中规定的提单日期(B/L Date)是指装船日期(On—board Date)。但是,无论是收讫待运提单(Received B/L)还是已装船提单(Shipped B/L)都可能有两个日期,一个是装船日期,另一个是签发日期。在收讫待运提单中,签发日期在装船日期之前;在已装船提单中,一般只有装船日期或只有签发日期,如果有两个日期,那么签发日期在装船日期的后面。因为签发日期和装船日期不完全相同,所以买卖合同双方当事人最好明确规定以哪一个日期为准。此外,在信用证(L/C)中如果没有规定以装船日期(On board Date)为准,则在解释单证指示期限时,是以签发日期为准的。关于此点请见《跟单信用证统一惯例》第 43 条。(“Banks will refuse documents presented to them later than 21 days after the date of issuance of the bills of Ladings or other shipping documents”)

118. 提单副本(B/L Copy)有没有法律效力?如果有的话,提单要更正时由托运人(Shipper)盖章更正是否有效?如没有,为什么有的承运商据此向海关可以提货?

海运提单是海洋运输合同的证明,并且是货物所有权的凭证,海运提单有可转让和不可转让之分。海洋提单副本只不过是一参考文件,仅能证明运输合同成立,为固定一方持有不能转让,更没有凭之提货的效力。

至于有托运人在海运提单副本上加盖更正章凭以提货,托运人是在某种特殊情况下使用,加盖章并非使提单副本具有正本的法律效力,只是提供一种保证,即保证由于凭提单副

本提货而引起的一切损失由提货人(盖章方)负责,实际上是凭赔偿保证书提货。一旦提货人向船公司交回提单正本,船公司方能交还赔偿保证书。

119. 以美国西海岸为卸货港的装运,常在提单上表示“内陆转运站(OCP)”,而该信用证并没有载明此项。请问,如果提单上有“内陆转运站(OCP)”要求的是否可以接受?“OCP”与“*In transit to*”的区别是什么?

关于 OCP,使用说明参见本章第 30 题。

在 OCP 条件下,一般船公司负责内陆转运的装卸、仓租、码头费用以及内陆转运运费,这些费用包括在海洋运费之内。在贸易实务中,由于在信用证中没有载明 OCP 字样而在海洋提单上却有 OCP,在押汇时,开证行不会认为单证不符而拒付。

至于“*In transit to*”译为“过境运输至……”,主要用于卸货港与货物目的地不在同一地区时使用,特别是在卸货港距收货人的所在地之间需经第三国国境内。这种状况多出现于交易条件为“运费付至……条件”;“运费和保险费付至……条件”,以及“边境交货条件”和“完税后交货条件”。我国在对外贸易中很少采用这样的交易条件(特别是我方为出口方时更是如此)。举例说明即是:假如我方以运费、保险费付至日内瓦向瑞士出口一批货物,我方自负费用,经由通常路线,按照习惯方法将货物托运至目的地日内瓦。这里通常路线是广州港—汉堡港陆运日内瓦,且其中经过第三国德国。这种情况下,对于德国来说,只能是一种过境贸易,货物到达国境之后,并不存放于海关仓库,而是在海关监督下,通过国内交通线,又输出国外。此时,在提单上卸货港是汉堡,而在提单货品说明栏中注“*In transit to Geneva*”,意为过境运输至日内瓦。所以 OCP 是货物运送到某一国内,由于同一货物有数处收货地点时使用,且习惯在美加地区使用,而 *In transit to* 则使用于过境贸易之中,在国际贸易中多用于输出货物到欧洲、南美内陆时使用。

120. 将货物运出出口到美国以外的地区,其内陆转运是否可以用“OCP”一词来表示?又提单上标明 OCP 或标有 *In transit to* 其效力有何不同?

OCP 地区有一定范围,一般船公司的费率表上对于可以适用 OCP 转运的地区、港、国有明文详细规定。在横渡太平洋费率同盟(我国非此同盟成员)对美国地区可以适用 OCP 条件的地区是除紧靠美国西海岸的华盛顿、俄勒冈、加利福尼亚、亚利桑那、内华达、爱达荷、蒙大拿、怀俄明、犹他九个州以外的美国内陆地区。如上题所述,OCP 一般只适于美加内陆转运。其他航线上一般以“*In transit to*”(过境运至)、“*by ways of*”(经由)、“*Transshipment*”(转运)来表示。

在海运提单上标明 OCP 条件与标明 *In transit to* 条件有几点不同。在 OCP 条件下,船公司运费已经包括内陆转运费以及一些附加费用如码头费、转手费、装卸费、仓租等,而且,由 Overland Common Points(内陆共同卸货点)起的内陆转运由船公司负责安排,给货方提供了很多方便之处,而且在海洋运费上也可给货方以优惠。而在 *In transit to* 条件下,由卸货港到目的地的陆路运输安排和所有费用均由货方(一般是发货方)负担,船方责任终止在卸货港。

121. 如果提单(B/L)未拿到而想提货时 ,如何向船公司办理担保提货 ?

受货人由于急于提货而提单又没有寄到时 ,可以经由押汇银行或往来银行办理担保提货业务。假如在信用证支付方式下 ,卖方(托运人)将货物托运后取得提单并凭以向银行办理押汇 ,而买方(收货人)已经开出信用证但没有收到提单时 ,买方办理担保提货目的是向船方表明 :一旦事后提单寄来 ,收货人凭提单收回保证书 ,而且由此如果给船公司造成损失由买方负责赔偿。所以 ,收货人向船公司办理担保提货 ,其手续是 (1)向船公司索取空白保证书并填写有关事项 (2)持有填妥保证书向押汇银行或往来银行要求盖章提供保证 (3)填写负担共同海损保证书 (4)如果是到付运费 ,需缴付运费 (5)办理提货 (6)提单到达后 ,凭之换回担保提货保证书。

122. 出口商签妥装货单(Shipping Order)并不能保证货物不被退关(Shut out) ,请问对此有何良策 ?

出口商签妥装货单 ,完结出关手续之后 ,由于一些原因主要是船公司的原因使货物退关。由于装货港口拥挤、船位不足或船舶无法停靠卸货港 ,或由于所预定船舶出故障等待检修等 ,使货物退关似有情可原 ,然而由于船公司舱位调度计划不慎使无舱位容载余下货物而使货物退关时 ,在托运人已预付运费或订有运输合同时 ,应该向船公司提出索赔。

123. 信用证规定需舱内装运 ,但通常在集装箱运输中 ,船公司拒绝签发舱内装运提单 ,则如何处理才较为妥当 ?

在集装箱运输中 ,船公司签发的集装箱提单(Container B/L)常载有“ 任意装载条款”(Optional Stowage Clause) ,注明运送人有权将集装箱装于甲板上 ,视同装载于舱内 ,而无需在提单上注明。(“ Containers may be carried on or under deck without notice..... ”)

国际商会(ICC)500号统一惯例第31条规定 (1)如属于海运或多种类型运输中包括海运 ,除非信用证特别授权 ,银行将拒受注明货装舱面或将装舱面的单据。(2)银行将不拒受带有货可装舱面条文但未明确注明货已装舱面或将装舱面的运输单据。由此可见 ,若船方拒绝签发货装舱内(Under—deck shipment)的提单 ,而又根据“ 任意装卸条款 ” ,可不注明货物是否已装或将装舱面 ,托运人有可能承受货装舱面受损的风险。在此情况下 ,可加保舱面险 ,以保护货物安全。

124. 提单是否记名是由船公司自己指定 ,还是按货方要求而定 ?

提单作为一种货物收据和物权证明 ,是由托运人和船公司之间产生的涉及第三者(收货人)的一种单据。记名提单(Straight B/L)是在提单上收货人一栏内具体填明某一特定的人或公司名称 ,而不记名提单(Bearer B/L)是在提单上未注明具体收货人 ,只记载应向提单持有人交付货物。提单记名与否 ,都是由托运人根据自身需要而定 ,与船方无关。

125. 空运提单或邮局收据的进口信用证开证行如以“ Made out to order of issuing

bank (“由开证行指定收货人”)方式开证是否有错误?是否仅能以“Consigned to issuing bank (“开证行为收货人”)方式开出?

对于海运提单(Ocean B/L)的抬头,可分为记名抬头和指示性抬头两种。即在收货人(Consignee)一栏中,可填写特定收货人名称(Consigned to a specified person),或载明“Order”字样,如 Consigned to order of issuing bank to order of shipper 或 to order。指示性提单(Order B/L)经抬头人背书后可转让流通,属流通证券(Negotiable instrument)。

空运提单(Air Waybill)、邮局收据(Post Receipt)等与海运提单不同,均属承运人出具的货物收据,不是物权凭证,也不能背书转让,所以自然不宜以“Order”为抬头。在使用空运提单或邮局收据情况下,提货并不以交出货运单据为条件,而只要证明是货运单据的收货人即可。

在本例中,空运提单抬头应开为“Consigned to issuing bank (“以开证行为收货人”),邮局收据抬头应为“Addressed to issuing bank (“以开证行为收件人”)。

126. 提单上的收货人“由开证行指示”与“由托运人指示”有何区别?

收货人(Consignee)注为“开证行指示”(To order of issuing bank)的提单,须经开证银行背书后才可以转让,开证行可控制物权。因此,这种提单能充分保证开证行利益。但对于议付行(Negotiating bank),由于对货物没有控制权,不能获得充分保障。

收货人注为“托运人的指定人”(To order of shipper)的提单,在托运人押汇时背书转让给议付行,银行以此为担保品对托运人付款,并掌握物权。因此,此种提单对议付行是较好的担保品。

127. 提单上注明 Not negotiable unless consigned “to order”。又有下款注明 Applicable only when document used as through Bill of Lading, 这些文句含义是什么?

Not negotiable unless consigned “to order” 意为“除非收货人注明为‘指定人(To order)’ ,否则不能转让”。

提单按收货人(Consignee)抬头的不同,可分为记名提单和不记名提单。记名提单,又称直交式提单,在收货人栏写明特定收货人名称,只能由收货人收货,不能转让流通。不记名提单,在收货人栏中有 Order 字样,可凭抬头人背书转让,是国际贸易中较多采用的一种提单。

Applicable only when document used as through Bill of Lading, 意为“仅适用于联运提单”,即在海陆、海河或海海联运中使用的,由第一承运人在货物起运港签发运往最终目的地的提单。

128. 信用证中注明禁止分批装运,但信用证可转让和分割,请问下列两种情况是否与信用证的限定相抵触?①如两种货物同装一船,一张提单。②如两种货物同装一船,两张提单。

国际商会 500 号《跟单信用证统一惯例》中关于分批支款及/或装运(Partial drawing and/or shipments)的第 40 条 B 款规定:海运或多种类型运输包括海运时,同一船只、同一船

次多次装运,即使注明已装船的运输单据具有不同的出单日期及/或表明不同的装船港口,亦不作为分批装运。

在本例中,因所列两种情况均符合此惯例,而不被视作分批装运,所以同信用证规定并无抵触。

129. 在信用证上规定的押汇文件中有一条“Delivery Notes as appropriate”。请问,什么是 Delivery Note?

所谓 Delivery Note,即交货证书(或交货通知单),指由托运人或卖方签发并随货物送达的文件,详细记载运送的货物的内容,经收货人或买方签署后,成为交货到户收据(Delivery receipt),表示货物业已运达。

130. To order B/L, to order of shipper B/L, to order of Bank B/L, to order of notify party B/L,各为何意,请试解释之。

提单按收货人抬头的不同,可分为记名提单(Straight B/L)和不记名提单。所谓 To order B/L 即不记名提单,又称指示提单,其收货人(Consignee)栏中注有“指定人”(Order)字样,持有人背书后可转让流通(Negotiable),并凭以向船公司提货,充分体现提单的物权凭证(Documents of title)的作用。

指示提单可分为收货人的指定人提单(Order of consignee B/L)和托运人的指定人提单(Order of shipper B/L)。前者可以以开证行的指定人或买方的指定人为抬头(On to order of Issuing bank 或 on to order of buyer),后者抬头可以是托运人的指定人(To order of shipper)或空白抬头(To order)。

本例中的 To order of shipper(bank, notify party) B/L,即由托运人(银行、被通知人)指示的提单,须经由托运人(银行、被通知人)背书转让。

131. 信用证规定的装船日期恰好与信用证的有效日期是同一天,而实际装船日期(提单日期)与信用证有效日期相同。但已装船提单须在开船后才能得到。请问在此情况下,向银行申请押汇时虽然已逾过信用证有效期间,是否仍可向银行办理押汇?

通常情况下信用证的有效日期总比装船日期多几天(以十五天为最多)。其所以如此,是因为出口商将货物交运后,须有相当一段时间来准备信用证所规定的货运单据。但是有的信用证也规定装船日期与信用证日期同一天。在此情形,出口商只好提早装船,使自己有充分的时间办妥信用证所规定的货运单证,于信用证有效期限内向银行申请押汇。有的信用证只规定其有效期限,而未规定装船期限,在这种场合,按《跟单信用证统一惯例》第四十四条中对到期日和交单规定来解释:“最迟装货日期不得援用本条(a)款对到期日的顺延的规定而延长。信用证如规定最迟装货日,而货运单据日期迟于该规定日期者,当不予接受。信用证如未规定最迟装货日,而货运单据日期迟于信用证的或经修改过的日期,亦不予接受。但货运单据以外其他的单据日期,则可迟至上述顺延的到期日。就银行押汇惯例而言,出口商欲向银行申请押汇时,应于信用证有效期限内提出信用证所提出的货运单据,否则将遭受拒绝

押汇。当然,假如在信用证有效期限后一、二天内向银行申请押汇,银行方面或可设法通融,但也须视具体情况而定。

就本案来说,既于信用证失效后才向银行申请押汇,按照跟单信用证统一惯例,将会遭到拒绝押汇,尤其在信用证失效后经过相当一段期间才申请押汇时,更无法挽救。这就是对凭提示单据议付(Present for Negotiation)的信用证而言。假如是提示单据付款(Present for payment)的信用证,而付款银行在国外时,出口商更应充分计算从本地到付款银行之间的邮递日期,尽早装船,备齐货运单据,及时委托本地外汇银行寄往付款银行以收款。

132. 如果装船日恰好与信用证的到期日(Expiring Date)是同一日,但一般提单要在开船后才能得到,请问是否仍可以向银行办理押汇?

信用证的有效期(L/C expiring date)一般应在装船日(Shipping completion)以后,使托运人能有充分时间取得装船文件向银行押汇(一般至少有十五天间隔)。但实际上如不慎发生类似装船日与信用证有效期同一天的事情,托运人可以经船公司同意将装船日期倒填数日到信用证有效期以前,然后持装船文件向银行申请押汇。银行对“延迟指示”(Late Presentation)的单据视为过期提单(Stale B/L),依照跟单信用证统一惯例规定,各项单据于发出后的合理期限内应提示凭以付款承兑或议购。银行可自行判断对延误过久的单据不予接受。由此可知银行对于延误过久的单据可能拒绝接受,如单据延误不是太久而且申请押汇人是银行的经常往来的客户,银行自可通融给予押汇。否则,受益人只能修改信用证,要求延展信用证有效期了。

133. 当出口商将其货物用集装箱货轮出口时,船公司所发的货物收据(Cargo Receipt)其效力与一般的海运提单(Ocean B/L)有何不同?

对于凭海运提单在银行押汇《跟单信用证统一惯例》(第500号出版物)分别有如下规定:第23条(1)除非信用证特别授权,下列性质的提单将被拒绝:①运输代理行开出的提单。②租船合同项下和受租船合同条款约束的提单。③帆船装运的提单。(2)但除上述规定及信用证另有不同规定外,下列性质提单应予接受:①船公司或其代理人发出的“联运”提单,即使该项提单包括多种运输方式。②简式提单(即指船公司或其代理人所发出的提单中,注明某些或全部装运条款系参照提单以外的来源或文件作为依据者)。③船公司或其代理人发出的单位化货运的提单,如托盘或集装箱的货物。第23条还规定除非信用证有不同规定,提单必须表明货物已装上或已装运指名船只,提单上所表示的货物已装上或已装运指名船只的文字,或提单上业经船公司或其代理人签字或简签并加注日期者,皆可作为已装上或已装运指名船只的证据;后者加列的日期即可作为装上或装运指名船只的日期。第31条除非经信用证特别授权,银行不接受表明货物装于甲板上的提单,提单上订有货物可能装于甲板上的条文,但未特别表明该货物已装于甲板上,银行不予接受。船运公司的货物收据,是用以证明货物已收到交运的证据,这种单证是海上运输合同和承运人接管该单证中所载货物的表面证据,货物可能已上船(On board),也可能尚未装船,应持该货物收据向船公司换取海运提单(Ocean B/L),以向银行押汇。货物收据因为不是海运提单,依照统一信用证上

述规定,没有象海运提单那样据以向银行押汇的效力。

134. 就外汇银行来说,短装(Shortage)与分装(Partial shipment)的区别是什么?信用证规定不能分装时,在多少百分比之间被视为短装?

短装是指货物未按约定数量交运,而分装则指货物可分批交运。分装的货物多为大宗物资、整厂设备或长期合约订购的物资。买方可配合时间、仓储及资金调度等的需要,卖方可依计划进行产销,只要在合约内注明以不超过若干次装运为限。这种方式可以节省手续与费用。短装最好在合约中注明可否容许,散装物资或以重量为基准的物资类有若干百分比的增减幅度,或仅规定增加幅度或减少幅度。这种增减幅度可以由卖方决定,也可以由船方决定。《跟单信用证统一惯例》国际商会第500号出版物第三十九条规定(1)凡“约”、“大约”或者类似意义的文字,用于规定信用证金额、货物数量或单价者,当可解释为增减各不超过10%限度内准予伸缩。(2)除非信用证规定货物的指定数量不得增减,在付款总款不超过信用证金额条件下货物数量准予在增减各不超过5%限度内伸缩。但信用证已规定货物数量按包装单位或按个体计数时,此项伸缩性不适用。

135. 班轮运费的计算标准有几种?

班轮运费的计算标准有以下几种(1)按货物的重量计收,即按重量吨位计收,运价表内用“W”表示,以每公吨作为计算运费单位。(2)按货物的体积计收,即按尺码吨计收,运价表内用“M”表示。一般货物每尺码吨为一立方米。(3)按商品价格计,也称从价运费,运价表内用“A. V.”或“AD. VAL”表示,按货物在装运地FOB货价收费百分之几,一般不超过百分之五。从价收费通常用于承运贵重货物。(4)按货物的件数计收,如卡车按辆,牲畜按头。(5)由货主和船方临时议定,通常于承运谷物、矿石、煤炭等运量大,货价低,装卸快的大宗农副产品和矿产品时采用。(6)按重量、体积或价格计收,包括“W/M”;“W/M or A. V.”,“W/M PLUS A. V.”,前两种表示按重量吨、尺码吨或从价三者中收费高的一种计收,后一种表示按重量吨或尺码吨较高的一种计收,再加收一定百分比的从价运费。

136. 如何判别什么是重货,什么是轻货?

答:在国际贸易运输中根据积载系数的大小将货物区分为重货和轻货。积载系数是货物毛重与体积的比,若积载系数大于1则称为重货,积载系数小于1则称为轻货。

137. 一般说来,班轮运输有哪些附加费用?

一般来说,班轮运输有下列各种附加费用:超重附加费,超长附加费,直航附加费,进港附加费,港口附加费,港口拥挤附加费,燃料附加费,币值附加费。

138. 运费及保险费应如何计算?

(1) 运费的计算方式如下:

① 基本运费率 × 运费吨 = 基本运费 ② 基本运费 + 附属费 = 总运费 附属费包括超重、超大、超长费、转船费等。船公司收运费时,或按重量吨或按尺码吨计收。班轮运费包括

货物从装运港到目的港的运输费用,也包括装船费用,一般不计滞期或速遣费用。这是根据《班轮运价表》收取的。我国国轮、租轮使用《中远本》,外国班轮多使用《中租表》。其计算公式为:

$$\text{运费} = \text{重量吨(或尺码吨)} \times \text{等级运费} \times (1 + \text{附加费率})$$

(2) 保险费的计算:

保险费是根据保险金额乘以保险费率计算出来的数额。而保险费率是根据商品的损失率和赔付率等情况确定的。它是按不同商品,不同的目的地,不同的运输工具和不同险别制定的。目前我国出口货物保险费率分成两大类:一类是“一般货物费率”,另一类是“指明货物费率”。凡未列入指明货物费率中的货物统归一般货物费率的范围。指明货物的费率较一般货物的费率为高。此外,还根据某些特殊情况加收或减少一定的保险费,如海运后扩展责任加费等。海运货物保险的一般货物费率分为平安险、水浪险和一切险费率加保附加险费率,除费率表另有规定外,都按一切险费率计收。陆运、空运、邮包保险费率分为二种费率,即附加险费率同海运险费率。计算指明货物费率时应先计算出一般货物费率,然后再加上列明的附加费率。例如:海运新加坡的坛装榨菜保一切险,一般货物费率为1%,指明货物加费土畜产进出口公司坛装食品为2%,故应收费率为 $1\% + 2\% = 3\%$ 。

保险费的计算公式: $\text{保险费} = \text{保险金额} \times \text{保险费率}$

保险金额 = $\text{CIF 价格} \times \text{投保加成}(110\%)$

$$\text{保险费} = \frac{\text{CFR} \times \text{投保加成}(110\%) \times \text{保险费率}}{1 - (\text{投保加成} \times \text{保险费率})}$$

139. 向船方询问运费时应注意哪些事项?取得提单后如何计算运费?请解释一下船公司运费专有名词 M^3 、CBM。

先解释 M^3 、CBM, M^3 即 CBM (cubicmeter) “立方公尺”,即长宽高均以公尺为标准丈量出来的容积单位,目前运费若按尺码计算,为一立方米为一单位。

托运零星货物向船方询问运费应注意:1. 基本运费及其计算单位。比如按重量还是尺码。重量吨有公吨、长吨、短吨之别,尺码吨有立方米或立方英尺。2. 附加费及其种类、计算的标准等。附加费一般包括燃料附加费、币值附加费及港口拥挤费等。

取得提单后,可以按照提单上面计量的尺码或重量,参照船方的基本费率、附加费的标准及计算的单位标准来计算运费。

班轮运费的计算一般由船运公司负责。它是根据《班轮运价表》收取的。目前我国国轮、租轮使用《中远本》,外国班轮多使用《中租表》。《中远本》和《中租表》都采用等级运价表,其主要内容有:商品名称和附录、基本费率,即各航线的等级费率和各项附加费用及其计算办法。查阅运价表时,要特别注意未列商品和等级费率外的议价和特价费率,在这些基本费率上不要忘记应加的附加费率:

$$\text{运费} = \text{重量吨(或尺码吨)} \times \text{等级运费} \times (1 + \text{附加费率})$$

140. 为什么不同性质的货品,有不同的运费?如何分辨运费的高低?机器的运费是如何

规定的？

理论上说运费的构成应包括运费成本加合理利润,但因影响运费的因素极多,而货物负担运费能力就是决定运费高低的因素之一,即货物价值是影响运价的重要因素。货物价格的高低将影响市场供求。就运费来说,运费是构成货价的一部分,运价提高,货价也因之提高,这必将引起商品市场需求量的变化,并最终对运输量的需求变化发生影响。货物价值极高,运费所占比例极小,运价高低自不致严重影响货物价值,运量变化不大;如果货物价值不高,运费所占比例极大,运价提高,则将严重影响货物价值,运量将大减。所以运价占单位商品价值比例越高,即运输需求弹性愈大,为促进搞活航运业,应按货物价值负担运费的弹性不同而订立差别运价。此外因货物的特性,以及是否容易发生短损等也要影响运价的高低。

机器按照体积收取运费时,如果每件的体积太大,则非船上吊具所能起重,或船上须具有特殊装卸工具而使成本增加,都必须另外收取额外运费,以支付额外费用。因为这种货物浪费货舱容积,必须停泊特定码头、租用特种工具、浪费装时间、运费应当随之增加。所以机器的运费按照材料体积吨的比率而加成,体积越大,每吨运费就越高。

141. 请就国外海运业中“运费同盟”的知识简要介绍一下。

在同一航线或同一地区各航线内的各船公司,常常因为招揽生意,竞争剧烈,演变成恶性竞争,结果各个船舶公司疲于应付赔偿,濒于破产倒闭,加上定期船经营方式不论能否满载,都必须按期开航,各船舶公司的船期如果不协议安排好,势必发生不均匀现象。各船公司为了谋取自救之道,就分航线用协议的方式组成卡特尔(*Cartel*)式同盟,称之为运费同盟(*Freight Conference*)或航运同盟(*Shipping Conference*),制定共同遵守的运价和运送条件等,并利用各种手段以打击盟外(*non-conference*)航商。

目前,各种运费同盟甚多,单以行驶美国各口岸间的轮船而言,就有几十个同盟,参加每一个同盟的船公司,少则几家,多则几十家,而每一个轮船公司还可以是几十个同盟的会员。至于各个同盟所订立的条款,关系到进、出口商者,有以下几项(1)所有同盟所属的会员船公司,对于运费的收取,必须遵照一定的规定,不得多收或暗中给予折扣;对于任何托运人,不得给予差别待遇。(2)会员船公司与托运人交易时,必须签发同盟所规定的货运契约(*FREIGHT CONTRACT*)。(3)会员船公司对于未与同盟签订货运契约的托运人收取较高的运费。这种超收的运费一般而言,较签有运费契约的所付的运费高出10%左右。

由上述可知贸易商如想享受较低的运费,可利用这种制度而与其贸易区域有关的运费同盟签订货运契约,以减少其货运成本。

每一运费同盟的货运契约内容不尽相同,但一般包括下列几项(1)托运人同意对于装运到某些指定港口或地区的货物交给由有订约的同盟会员船公司承运。如果订约的托运人为出口商,装运的货物又以 *FOB* 出口者,可以不受限制,而由对方进口商选择;如为 *CIF* 或 *CFR* 者,则托运人有义务将其货物交给同盟轮船承运;同样,如果对方进口商所订的货物以 *FOB* 成交,而它本身与某个运费同盟订有货运契约,则它也有义务将其进口货物交给其订约的同盟轮船装运。所以我们有时在 *L/C* 上可以看到货物必须由某某运费同盟的船(*Conference Vessel*)装运。(2)契约中对于各种货物的运费均加以列明,有的契约规定在一

定年度内的运费不得变更。换句话说,在此时期内外界运费的增减,对于订约双方都不受影响。不过,一般而言,同盟方面都保留要求增加运费的权利,但必须在一定期限之前通知对方。(3) 托运人可以选择同盟的任何一个会员公司的船只承运其货物,万一航运拥挤,同盟所属船只没有足够舱位给予其订约的托运人,则托运人在得到同盟允许后,可将其货物交给盟外船只装运。(4) 如果托运人违约,而将货物交给盟外轮船装运,则将受到处分。这种处分各个同盟有所不同,有的规定必须由托运人追缴从开始到违约时为止所有契约运费率(Contract rate)与非契约运费率(non-contract rate)的差额金;有的规定按照违约所纳的运费加倍赔偿。不过近来同盟契约对于违约金的规定,往往只限于补交违约缴纳的运费金额而已。

142. 如何取得运费表?

运费基本上是由运费率与货物计算单位(体积或重量等)的乘积所构成。航驶国际航线的定期商船运费,因受同业竞争,常常由运费同盟所控制,所以各船公司多按其所走航线分别组成货运公会,统一制定收费率,各个货运公会也多编有运费表,列明各种类别商品装付某一港口的运价和运价计算单位。这种运费表分发于各个有关会员船公司和入了会的装运客户。出口商如有需要,可以向货运公会索阅。定期航运的运费虽有各个会员共同遵守依照的协商运费,但也有由轮船公司自行制订的。由运费同盟制定的运费表一般容易获得。此外,一船公司对于同种类、同重量的商品装运到某一港口所收运费,可能因托运人不同而不同,与竞争激烈与否而有不同。对于非运费同盟的船只,一般有成制的运费表公开发行,但实际上不一定按运费表收费,也可在与其订租船合同时,由船货双方协议来确定运费。

143. 如果承运人为“运费同盟”的船运公司,而成交条件是离岸价格(FOB)时,是否能够享有运费同盟的优待?

承运人如果与运费同盟签约,通常称为 Contractor,而不应称为 Conference Member(只有参加该 Conference 的船公司才叫 Conference Member)。一般实务上,如果是 Contractor,则不论是 FOB 或 CFR、CIF,运费同盟(Confrence)船公司均主动引用 Contract Rate,谁付运费谁就享受该项 Contract Rate 的优待。

144. 在程租船合同中应如何订定滞期费和速遣费条款,才对我方有利?

在程租船合同中订定滞期费和速遣费条款主要包括两方面的内容,一是滞期费和速遣费的数额和比例,二是滞期与速遣时间的确定。一般程租船合同中滞期费和速遣费数额不要规定得过高,否则一旦滞期我方将受到很大损失,而速遣时得到的好处却相对较少。另外,为我方有利,订立程租合同时应尽量提高速遣费对滞期费的比例。速遣费一般为滞期费一半。滞期与速遣的时间,一般有两种计算方法。一种是节省全部时间,节省时间中包括星期日、假日或坏天气日,另一种是节省全部工作时间,节省时间中不包括星期日、假日和坏天气日。船舶进入滞期后,滞期时间也有两种算法,一种是“滞期的连续计算”,滞期日数包括星期日、假期和坏天气日,通常称为“一旦滞期,始终滞期”。另一种是“滞期的非连续计算”,滞

期后的星期日、假日和坏天气日要扣除。为了在发生滞期时支付较少的滞期费,在发生速遣时取得较多的速遣费,我方应争取在程租船合同中规定滞期日按滞期的非连续计算,而速遣时间则按节省的全部时间计算。在国际航运中,滞期大多按连续计算,速遣大多按节省全部工作时间计算,不足一天者,按比例计算。

145. 如何计算速遣费和滞期费?

$$\begin{aligned}\text{速遣费} &= \text{速遣时间(天)} \times \text{速遣金额} / \text{天} \\ &= (\text{许可装卸时间} - \text{实际完成装卸的时间}) \times \text{速遣金额} / \text{天} \\ \text{滞期费} &= \text{滞期时间(天)} \times \text{滞期金额} / \text{天} \\ &= (\text{实际完成装卸的时间} - \text{许可装卸时间}) \times \text{滞期金额} / \text{天}\end{aligned}$$

在计算速遣和滞期费时,重点是计算“许可装卸时间”。这个时间内可用若干日或若干小时表示,也可以用装卸率表示,但最终都可以转换为“天”数,对“天”的规定方法主要有以下几种:(1)连续日,即按自然日计算,时钟连续走过24小时算一天。(2)工作日是指按照港口的工作习惯,属于正常的工作日子,星期天和例假日除外。(3)晴天工作日指既是工作日又是适宜装卸的天气才计算装卸时间。不适宜装卸的时间应从装卸时间中扣除。(4)连续24小时晴天工作日指天气适宜装卸工作日内,时钟连续走24小时算一个工作日,并且还要明确“星期日和节假日除外”。在允许装卸时间确定后,要确定起算时间,按一般习惯做法是,上午12时之前船长递交了准备装/卸货通知书,从下午2时起算;下午6时前递交通知书,则从第二天上午8时起算。终止时间以最后一件货物装上船或卸下船为准。

在确定了允许时间后再根据实际完成作业的时间,及规定的速遣费(滞期费)金额代入公式便可以计算出速遣费(滞期费)。

146. 试举例说明应如何计算滞期费和速遣费?

例如,我方租单程船从美国运入小麦35 000公吨。租船合同规定:货物装卸港每天卸货2 000公吨,按连续24小时晴天工作日计算,星期六下午6时至下一工作日8时前不计装卸时间,递接各部通知书后从次日上午8时开始,如通知书下午4时以后送达则于次日下午2时起算卸货时间,滞期费每天6 000美元,速遣费每天3 000美元。则装卸期限为 $35\ 000 / 2\ 000 = 17.5$ 天。若晴天工作日时间(连续日除去规定的非工作时间、星期日、例假日、坏天气时间)为20.5天,则滞期费为 $(20.5 - 17.5) \times 6\ 000 = 18\ 000$ 美元,若晴天工作日时间为13.5天,则速遣费为 $(17.5 - 13.5) \times 3\ 000 = 12\ 000$ 美元。

147. 拼装集装箱运输,拆开集装箱后,货主除应支付仓租外,是否还应支付滞留费?

这个问题关系到集装箱运输的运费如何规定和计算。在国际贸易中,集装箱运输当基本运费与一般传统的班轮一样,也是根据商品的等级不同规定有不同的费率。但在最低运费的计算和最高运费的规定方面有其特殊的计算规定。具体到拼装货的最低运费,与传统班轮的最低运费的规定基本相同,即在每一航线上,各规定一个最低运费额,任何一批货运,其运费额低于规定的最低运费额时,均须按最低运费金额计算。

集装箱除了基本运费外,另外还有为集装箱服务和管理等费用,诸如拆箱和装箱费、滞期费、堆存费、交接费等,这些费用的负担,依托运条件、当地规定和习惯做法而各有不同。在此题中,集装箱是拼箱,拆箱后,货主应支付仓租费,但一般不再负担延滞费或滞留费。

148. 请问 On board 与 Date Loaded 有区别吗?

本质上没有什么区别。On Board 缩写为 O/B 即“在船上、已装船”之意。On Board Date 为“装船日期”之意。Date Loaded 即“装船日期”,也可写为“Date of Loading”,即“货物上船日期”。

149. 所谓 R. S. D 是什么意思,请简要说明一下。

R. S. D. 即 Receiving Storing Delivering 的缩写,意为收货、仓储和提货,即是海港在对船公司或货方在货物进出口所发生的装卸、储仓、提货等费用的一种计收方式,把这些费用 R. S. D 即收货、仓储、提货三种费用合并来计算收费。

150. 在外贸运输中下列费用是什么? ①Launch Hire ;②Line Handling ;③Overseas Telex Charge.

船舶在海港内停靠或作业所发生的费用支出在船舶营运成本中称为港内成本。港内成本可能包含以下费用支出:燃料和润滑油费、维修费、港口使用费、供给品费、货物装卸费、代理费。其中港口使用费含交通艇使用费和其它船舶费用(引航、解缆、拖轮、拖带费用以及岸上服务费、电费、电话费等)。所谓 Launch Hire 为交通艇租用费,即在港内由于运送物品和人员所使用港口交通艇而支付的费用。Line Handling 是带缆解缆费用,即船舶停靠船席前或离开船席时,由岸上港务人员带缆和解缆的费用。Overseas Telex Charge 是国外专用电报费用,含有岸上服务费,是船方使用港方的电讯工具而支付的费用。上述三种费用在有些港口以港埠费用而标之。

151. 请解释下列名词的用法与规定: ①CFS/CFS ②CFS/CY ③CY/CY ④CY/CFS ⑤LIFT-ON CHARGES ⑥LIFT-OFF CHARGES ⑦SAID TO CONTAIN ⑧SHIPPER'S LOAD & COUNT.

在集装箱运输中,CFS 即 Container Freight Station,我国称之为集装箱货运站。CFS 一般设于港口车站附近或其他交通方便地区,用以代表承运人办理(1)拼箱货的理货、检验、交接;(2)拼箱货的配载和装箱;(3)进口货箱的拆箱、卸货、保管、交接;(4)集装箱的铅封并签发站场收据等工作。CY 是 Container Yard 的缩写,意为集装箱集散场。船方在 CY 接受由货方装妥的集装箱或在 CY 将集装箱货交付收货人以及收妥空箱或向货方发放空箱。在集装箱运输方式中所说的 CFS 和 CY,一般是指在集装箱货运站或集装箱集散地其拆箱、装箱、拼箱等费用和有关事项由谁负责。

CFS/CFS,即 CFS TO CFS,称为站到站方式,从起运地或装箱港的集装箱货运站到目的地或卸货港的集装箱货运站,即在装船之前的装箱、拼箱以及卸船后的拆箱均由船方

自行负责，于货方无关。

CFS/CY，也为 CFS TO CY，称为站到场方式，从起运地或装箱港的集装箱货运站到目的地或卸货港的集装箱集散地，即船方负责装船之前的拼箱、组箱、装箱工作而货方负责卸船后的拆箱事宜。

CY/CY，也为 CY TO CY，称为场到场方式，从起运地或装箱港的集装箱集散地到目的地或卸货港的集装箱集散场，即装船前的装箱工作以及卸货后的拆箱工作均由货方负责进行。

CY/CFS，也为 CY TO CFS，称为场到站方式，从起运地或装箱港的集装箱集散地到目的地或卸货港的集装箱货运站，由货方负责装船之前的装箱而船方负责卸货之后的拆箱工作。

Lift-on Charges，是指集装箱在集散场由堆放处吊上拖车的费用。

Said to Contain，意为：“据货方称含有……”。在集装箱内货物不是由船方计数或船方无法计数时，为了避免以后件数短少造成损失，船方在提单上印以 Said to Contain。

Shipper's Load and Count，意为：“货物由托运人装箱和计件”。在集装箱由货方装箱或船方无法或不计量货物件数时，为免除日后可能滋生短少损失责任，船公司在提单上作此标记。

152. 请解释下面三个词的用法及规定：(1) RAIL FREIGHT；(2) RAILWAY EXPRESS；(3) AIR EXPRESS。

Rail freight 又作 Railage，指铁路运输。Railway express 是铁路快运的意思。铁路快运在铁路运输中是一项特殊业务。Air express 原意是航空快信，在国际贸易运输中指航空快运，即空运快件业务。它用班机空运货物，在班期、保管、装载和投递方面，与一般货运不同。航空快运业务是目前国际航空运输中最快捷的运输方式，一般是由一个专门经营此业务的公司与航空公司合作，设专人用最快速度在货主、机场、用户之间传送货物，如急需药品和医疗器械、贵重物品、图纸资料等贵重紧要商品。

153. 请简要说明一下 B. M. F. 的定义。

B. M. F. 即 Board Measurement Foot，用来计量原木或木板体积的计量单位。

$$\begin{aligned} 1 \text{ B. M. F.} &= \text{长 (1呎)} \times \text{宽 (1呎)} \times \text{厚 (1/12呎)} \\ &= 1/12 \text{ 立方呎} \end{aligned}$$

1000 B. M. F 约为 83 立方呎

154. 提单上标注的：Reimbursement，CAF，BAF，H. C，P. S，C. S，B. S，O. F. 是何种费用？

Reimbursement 是指装货港的代付装箱费用；CAF 为 Currency Adjustment Factor 的略语，即为货币贬值附加费；BAF 为 Bunker Adjustment Factor 的略语，即为燃料附加费；H. C. 为 Handling Charge 的略语；P. S. 为 Port Surcharge 的略语，又称为 Port Congestion

Surcharge, 即为港口拥挤附加费; C. S. 为 Currency Surcharge 的略语, 即为上述的 CAF; B. S. 为 Bunker Surcharge 的略语, 即为上述的 BAF。至于 O. F. 当是 Ocean Freight 的略语。

155. 发往船舶上的 Telex 与电报有什么区别? 其费用是如何计算的? 船公司对于各公司收取来的货物如何在船舶上安排使船舶稳固?

Telex 通称是“电报交换”, 与电报 (Telegraph) 不同; Telex 在被呼叫方线路接通时, 对方可以用打字的方式表达意思来交换意见。它的费用是按时间计算 (每一分钟或每三分钟), 电报局有价目表, 可供参考。发给船上的电报, 一般利用普通电报经过电信局转给船只临近岸台发送, 呼叫船上收报机接收电报或发报机拍发电报, 按字计算费用。

船舶承运各种货物, 配舱时, 可以用水尺表计算船舶的稳定情况而使船舶稳固。

156. 空运提单一般包括哪几部分, 各有何用途?

空运提单一般包括三个正本 (Originals) 及六份副本 (Copies), 三份正本背面皆附有运送条款 (Condition of Carriage)。

根据 1933 年生效的《统一国际航空运输某些规则的公约》(即《华沙公约》) 规定, 空运提单应一式三份, 分别交承运人、托运人和收货人。

正本第一号 (Original 1) 由航空公司或其代理人收存作帐及备查。

正本第二号 (Original 2) 交托运人, 议付时提示。

正本第三号 (Original 3) 附于货物上, 交给收货人, 供报关时使用。

157. 通常定期船习惯上“装卸费由船方负担” (Berth term), 如果船舶抵达卸货港, 遇港口拥塞而必须用驳船驳卸时, 由此而发生的驳船费是否由收货人承担?

海运中定期班轮的运费一般比其他船舶要高, 原因之一是定期班轮船方负担装卸费用。在此条件下, 即使遇有港口拥塞而发生慢装慢卸时, 由定期班轮自行负担费用, 除非租用船位时对这一点另有规定。否则如因港口拥塞须以驳船装运时, 所发生的驳船费用船公司不得转嫁给收货人。

158. 贸易条件是集装箱运输、成本加运费价格 (CFR), 在卸货港发生的拼装货物服务费 (LCL Service Charge) 应由何方支付?

LCL 即 Less than container load, “拼箱货”之意。LCL Service Charge 是指拼装货服务费, 又称集装箱货货运站服务费, 因为这些费用是拼箱货在货运站内的装卸、储存费用。集装箱货运站主要处理拼箱货运业务。它办理拼箱货的交接、配箱积载、装箱后送往集装箱堆场, 并接受集装箱堆场交来的进口货箱, 运往货运站拆箱、理货、保管和拨交给收货人。在 CFR 条件下, 买方在约定目的港受领货物, 负担除运费以外的货物在海运中发生的到目的港为止的一切费用以及卸货费, 包括驳运费和码头捐在内。所以在合同中无例外规定情况下, 此项 LCL Service Charge 在 CFR 条件下由收货人承担。

159. 以到岸价格、运费不包括装卸费用 (CIF. FIO) 条件成交的贸易, 装卸费用是否由买方负担, 一般情况下, 到岸价格 (CIF) 条件运费都是预付, 买方应如何支付装卸费?

CIF FI 是指以到岸价格为成交条件, 卖方负担装船费用, 船公司的运费内不包括装船费, CIF FO 是指以到岸价格为成交条件, 船公司不负担卸货费用, 而由买方自行负担。CIF FIO 则是指以到岸价格为成交条件, 船公司不承担装卸费用, 装船费用和卸船费用分别由卖方和买方承担。由此可见, FI 为船公司与卖方之间, 而 FO 则是船公司与买方之间, 卖方付给船公司运费时均不包括装卸费在内, 而仅是海洋运费, 买方在取货之前或取货之后支付卸货费用。

160. 问: Freight to be prepaid 与 Freight to be collected 有何差别? 如果是 freight to be collected, 则运费由谁收取? 如果船只由买方洽租, 此条件是否可在信用证上免列? 如列出处对卖方有何不利之处?

Freight to be prepaid 意为“运费应预付”。在 CFR, CIF 交易条件下, 由卖方与船公司洽谈租船, 并负担运费。若信用证要求 Freight to be prepaid, 则提单上必须载明“Freight prepaid”(运费预付)。国际商会 (ICC) 500 号跟单信用证统一惯例第 33 条 C 款规定“运费可付”, 或“运费应预付”或类似词语, 如出现在运输单据上, 将不能接受作为构成运费已付的证明。

Freight to be collect 意为“运费待收”或“运费到付”, 为在 FOB, FAS 等价格条件下, 由买方租船并在货物到达后支付运费。若信用证有此规定, 提单上注明“Freight collect”即可。

500 号统一惯例第 33 条 A 款规定, 除非信用证另有规定, 或与信用证项下提交的任何单据不一致, 银行将接受注明运输费用待付的运输单据。在运费到付情况下, 船方在收货人付清货款前对货物有留置权 (Lien)。

为避免可能出现的纠纷, 信用证上应明确规定是“Freight to be prepaid”还是“Freight to be collect”。

161. 就一般情况而言, 提单上收货人大都为 To order for × × × 的形式, 但是也有部分货主要求收货人作成 unto order of × × × 的形式。就背书转让而言, To order 与 Unto order 是否有什么不同。

就背书转让而言, To order 与 Onto order 是一致的, 均解释为: 凭指定。

162. 在转船的情况下, 如果作为预付托运人 (Prepaid shipper), 是否应付全程的运费; 而第二船的运费是否应由承收全程运费的船公司付给当地船公司? 又转船的情况下是否当地船与远洋船各有提单? 第一船的运费是预付还是以后收取?

在从装运港载货的船舶不直接驶往货物目的港时, 需要在其它港口换船转运 (Tran-

ship)。其程序一般如下：第一承运人在货物起运港签发运往最终目的地的转船提单（transshipment B/L。该提单是联运提单 through B/L 的一种），并收取全程运费。货物到达转运港后，由第一承运人代货主将货物交与下一航程的承运人，继续运输至目的地。接受转船货物的第二承运人也需要向第一承运人签发提单，但只是做为两承运人之间交接货物的收据与运输契约的凭证，而收货人需要凭第一承运人签发的转船提单方能提货，第二承运人应得的海运运费由第一承运人支付。

在转船运输情况下，第一承运人往往要求托运人预付全程运费。

163. 提单上有：“超重或超长的费用”字样（Bulky charge），超重及超长的衡量标准是多少？其加收附加费的标准如何？

一件货物的毛重（Gross Weight）达到或超过规定重量，视为超重货物；一件货物的长度达到或超过规定长度，视为超长货物。因为这类货物装卸、配载困难，增加开支，为此要加收超重、超长附加费。该项附加费随货物重量的超重或长度的加长其费率也相应加高。船公司费率表计算超重、超长附加费其起算标准按其航线以及各个船公司的规定而不同。按《中国远洋运输公司提单条款》规定，每件货物重量满 2000 公斤，和任何笨件其长度满 9 米时，托运人必须清楚地标明其重量，体积及长度。承运人得自行决定使用港方起重设备或使用其它方法，其风险和费用由货方负担。

164. 请简要说明一下到付运费（Freight Collect）与预付运费（Freight Prepaid）的区别？

承运人承运货物所作的运输服务其报酬即是运费。运费支付方式通常以定程租船方式。承运整船的货物，是按船货双方事前的约定装船完毕签发提单前，或到卸货港卸货前或卸货后支付。这种支付方式决定于船货双方在签定租船合同时的约定。至于一班轮承运的零星货物，则以托运人与受货人买卖双方成交方式的不同而有到付（Freight Collect）和预付（Freight Prepaid）之分。运输合同与贸易合同是两个不同而且是完全独立的合同，但两者又有着密切的内在联系和相辅相成关系。若成交条件为离岸价格（FOB）或船边交货（FAS），这时买方负责租船订舱并支付由此产生的费用，则运费由买方在目的港提货前交付，此时为到付运费；若成交条件是成本加运费价格（CFR），或到岸价格（CIF）。卖方负责租船订舱和由此产生的费用。运费则由卖方在装货港向船方换取提单时支付，此即为预付运费。不过，船公司根据某种原因也可不依贸易条件而定运费支付方式，而要求托运人预付运费。例如有些船开往某些国家常要求预付运费。此外，一般鲜货或冷冻货船方均要求预付运费。

165. 如承运人在提单上批上“承运人对货物的质量和箱内的数量不负责任”或“对于装入纸袋中的货物因包装性质而引起的损失或损坏承运人不负责任”或“货物的包装是旧桶”这类的字样，请问，这是否会构成不清洁提单？银行能否接受？

不清洁提单是指被承运人或其代理人在上面批注有包装不固、残破、渗漏、沾污、封

条、铁皮脱落、松包、散包、袋皮有小洞、下雨时装船等字样的提单，批注原因在于“货物残损”或“包装不良”。货运人批注不承担损失的提单不构成不清洁提单，因此本题中的各种提单都不是不清洁提单，银行不能拒收。

166. 信用证上规定，略式提单可以接受。请问：什么是略式提单？

提单既是收据（receipt）和物权凭证（title document）又是运输契约的凭证（Evidence of Contract），规定承运人和托运人之间的运输条件及双方的权利义务。按照格式的不同，提单可分为略式提单（short form B/L）和全式提单。全式提单背面须详列承运人和托运人的全部权利与责任。包括适用法律条款、承运人责任及免责条款、运费条款、留置权条款、联运和转船货物条款、损害赔偿条款等。而略式提单则仅摘列其中重要条款，同时加注“服从承运人通常的全式提单中所列的条件、附件和除外条款（Subject to the terms, conditions, provisions and exceptions as contained in the carrier's regular long form）”。略式提单应在正面标明“Short Form B/L”字样。

国际商会（ICC）500号《跟单信用证统一惯例》第26条a款规定，除信用证另有规定外，银行不拒受注明某些或全部货运条件参阅运输单据本身以外另一来源或单据者（略式/背面空白的多式运输单据）。可见，若信用证无特别规定，银行可接受略式提单。

167. 有一批货物，从英国伦敦装船到中国长沙，船公司签发的提单上注有“由伦敦经广州至长沙”，请问这是什么类型的提单？

这是一种联运提单。如果一张提单上注明货物装船后，在中途转换另一种运输方式运至目的地，这种全程运输（包括海上、陆上或空中）的提单，习惯上都称之为联运提单。这种运输提单的特点，是船舶承运人负责全程运输的安排、衔接和费用，直至在约定目的地交货。但是对货物在途中发生的损失，船方仅按照提单的约定，承担海运过程的责任，而在陆运或空运过程中的责任，则应按照空陆运单的规定，由陆运承运人或空运承运人分别负责。如果在运输过程中，发生短少或损坏情况，而又属于承运人的责任，托运人则应分别向不同的承运人提出索赔。

168. 有一批货物从广州出口到纽约，某船公司签发一张由广州港经过横滨至旧金山的海运提单。试问，这种提单是何种提单？

这是一种转船提单（Transshipment B/L），它和联运提单属于同一性质的提单，不同之处在于转船提单为单一海洋运输方式的联运，而联运提单在上面已说过，它是不同运输方式的联运。转船提单的签发人也是负责安排自发运港至目的港的全程运输。但是如果货物在运输过程中发生损失，提单签发人仅按照提单的责任范围，对第一程运输负责，而对货物在第二程海上运输中所发生的损失，由第二程的船方按照提单条款负责。

169. 当出口商以离岸价（FOB）出口货物时，如果进口商拒领货物，而船公司向出口商索取运费时，出口商是否该负责？

在 FOB 交易时，按《国际贸易术语解释通则》买方必须在卖方按合同规定的时间和地点，将货物置于买方处置之下时，立即受领货物，并按合同规定支付价款。又按通则规定，FOB 交易时，安排装船事情多是买方负责，但在杂货运输时，常由卖方来办理，此时，一般认为卖方是以买方的代理人身份来作的。因此，一切法律后果应由买方负责。为此，在 FOB 条件下，如果买方拒领货物及拒付运费时，卖方也没有支付运费的义务。在卖方无义务付运费且买方拒受货物时，按照我国法律规定，船公司可将运载的货物寄存或拍卖。

本来，船公司如果以为万一进口商拒绝受领货物，而其运关货物拍卖所得不够抵偿运费和拍卖费时，船公司就不会以后收运费（Freight collect）的条件承运，既然船公司签发提单时同意向收货人收取运费，就不该在进口商拒领货物时转而向出口商索取运费。

170. 航空运输出口，信用证上规定不得转运，但由于出口地的机场限制（不是国际机场），必须将货物运到他地转运，应在文件上如何表达才不致于违反条款？

《跟单信用证统一惯例》国际商会第 500 号出版物第二十七条有规定：即使信用证条款规定禁止转运，银行将接受表明货将转运的运输单据，只要是同一空运单据包括运输全程。

这就是说，如果信用证上规定不得转运，而实际上发生转运的话，那么银行接受运输单据。

本题的实际情况是，航空运输出口，信用证上规定不能转运，而出口地又没有国际机场，要出口就必须将货物运到他地转运。在这种情况下，为了不造成违反条款，可与航空公司洽谈商议在航空提单上“始发站（Airport of departure）”栏填上转运机场的名称。其他单据也都填上从×××机场（转运机场）到×××目的地。但这要注意保险期间的起止时间。

171. 装船条件有 Berth Term, F. I. Term, F. I. O. Term, 试解释这些条件的内容。并请问成本加运费的买卖契约下，按一般惯例，卖方应负责的程度如何？

首先简要解释一下这几种装船条件。Berth Term (B. T.)，即码头条件，指货物在船边装卸的费用均由船方负责，也就是说运费中已包含装卸费用，货方不必再额外支付，因此条件多用于班轮（Liner）运输，故又称为班轮条件（Liner term）。

F. I. Term 和 F. I. O. Term 大多使用在租船契约中，F. I. (Free from taking in the cargo) 意为船方装船免责，即船方不承担装货费用，F. I. O (Free from taking in and out the cargo) 意为船方装卸船免责，即装卸费均由货方负担，与船方无关。在租船契约中，装卸费用负担条件还有以下几种：船方卸船免责 (Free out F. I.)，装卸及理舱船方免责 (Free in and out and stowed)，装卸、理舱、平舱船方免责 (Free in and out and stowed and trimming)。

所谓成本加运费价 (CFR)，是指价格构成中包括商品的成本以及从出口商运至目的港的运费。根据国际商会的《国际贸易术语解释通则》(Incoterms)，在 CFR 交易条件下，

卖方应该负责洽订船舶，预付运费取得可转让的已装船清洁提单（clean on board B/L），并负责办理所需的出口许可证，缴纳出口税。货物在装运港越过船舷（over rail）后，一切风险及责任就都转移到了买方身上。

172. 以美国西海岸为卸货港的装运，在提单上常用陆路共通点（OCP）表示，但在信用证上并未载明。请问：在提单上标明陆路共通点是否可以接受？又如何解释“in transit to”？

所谓陆路共通点（overland common points OCP），是在海上运输中说明目的地的术语。货物由远东运输到北美（美国、加拿大）内陆时，先由船公司运到指定的太平洋沿岸港口（如旧金山、西雅图、温哥华）卸货，再由承办联运的铁路公司将货物运至进口方或其代理人指定的内陆目的地。在 OCP 情况下，如果一批货物的目的地分散在美国或加拿大的几个地方，可以将货物合并在一张提单上，并将目的地注明为陆路共通点（OCP）。船公司能够合并计算运费，还可以增收内陆转运附加费（OCP charges）。

如果在信用证上并未载明提单上要注明 OCP，而签发的提单却有 OCP 字样，银行也应该接受。

至于 in transit to，意为转运，即是指货物自卸货港卸船后以陆路运输工具运至目的地的转运。在 OCP 情况下和 in transit to 的情况下，货物运输的目的地与卸货港均不在一处，且目的地为内陆某地。但前者多用于向美国、加拿大的货物运输，而后者则多用于对欧洲或南美洲的转口贸易。

173. 集装箱运输的最终目标是“门至门作业”。在理论上，如货物采取“门至门作业”，应按费率表规定的费率计收运费。但实际上按这种条件交运后，都对货主进行奖励。请问：这种作法是否违背集装箱运输的基本精神？

这种作法并不违背集装箱运输（container service）的基本精神，而且，还能促进集装箱运输的最终目标“门至门作业”（Door to Door Service）的实现。

为了实现安全、便利、经济、迅速地输送货物的目的，货物成组化（Unitization）运输近年来发展迅速。成组化运输即联合运输具有便利海陆联运、提高装卸效率等优点。集装箱运输，由于最利于防止货损和偷盗，而成为国际联合运输的主要形式。

集装箱运输的最终目标是实现“门至门作业”，即把货物从发货人的房子直接运到收货人的房子。显然，这种方式具有安全、方便、迅速等特点，对船方或货方都有利。而在国际运输实务上，船公司通过减少运费的方法对实行“门至门作业”的货方给予奖励，无疑有利于最终目标的达到。

174. 船公司预先签发已装船提单，出口商凭以押汇，后发现货物未能装船，船公司要求索回提单，如果托运人拒绝撤回押汇，则纠纷应由谁负责？

出口商有时要求船公司在货物装运之前预先签发已装船提单（on board B/L），其原因可能是出口商不能在信用证规定装运期内如期装船，而为取得合格单据以便顺利押汇，

要求船公司通融，或是某些经营作风恶劣的出口商妄图骗取提单，以假单据真押汇。而船公司在货物装船前，开发已装船提单，本身即属做弊行为，为国际航运界规则所禁止。因此，在一般情况下，船公司不可接受出口方这一无理要求。除非船公司对出口方相当了解，业务关系融洽，并且出口方确因客观原因不能如期装船，但货物在短期（一、两天内）便会装运，船公司或许才可以慎重考虑是否给予通融，但此时一般仍需出口方出具赔偿担保书（Letter of indemnity）。

在本例中，船公司预发已装船提单，属伪造单据的违法行为，一切纠纷的责任后果应由其负责。

175. 提单托运人要求 Showing “Forwarding Company” as shipper，这是否是第三者托运人提单？

所谓第三者托运人提单（Third party shipper B/L）是指所载托运人为信用证受益人（beneficiary）以外的第三人的提单。这种提单要求的第三者托运人（Third party shipper）常为运输报关行（forwarding agent）。本例中，该提单要求以运输行为托运人，显然是第三者托运人提单。

176. 空运提单（Air Waybill）的收货人若为 To × × × bank 时，是否需经过 × × 银行背书转让给进口商才能提货？

空运提单（Air Waybill）是托运人委托航空公司托运货物时，航空公司签发的证明货已收到的凭证，同时也可做为托运人与航空公司间航空运输合同的凭证。空运提单应包含三份正本（originals）分别交航空公司、收货人和托运人。其中交收货人的正本同货物一起随机携带，作为收货人报关提货之用，货到终点后，航空公司应通知空运提单上的收货人前来领取空运提单。

在本例中，若空运提单上收货人（consignee）为银行（开证行）而非进口商，航空公司也应依规定向该银行寄发到货通知（Notice of Arrival）。开证行领取空运提单后，背书转让给进口商，进口商方能提货。

在以开证行为收货人时，空运提单常以进口商作为被通知人（Notify party），为防止进口方领取提单径行提货，航空公司应在其上加注“须经收货人背书后方可提货”等类似文句。

177. 某公司外销一批货物，按成本加运费价（CFR）成交，与船公司洽订的装卸条件为 FO，船公司签发的提单上加了一条：“卸货费、驳船费、R. S. D 费由收货人负担”（Discharge, lighterage, R. S. D for consignee's account）。请问：（1）提单有此条款，在押汇时会不会遭遇到麻烦？（2）按成本加运费价成交时，在卸货港的卸货费或驳船费究竟应由谁负担？（3）R. S. D. 是指什么？

（1）国际商会（ICC）500 号《跟单信用证统一惯例》第 33 条 d 款有如下规定：除非信用证条款明确禁止，银行将接受以图章或其他方式提及运费以外的附加费用，诸如有

关装卸或类似活动所引起的费用或支付的运输费用的单据。据此，除非信用证上特别注明不接受此种提单，押汇应不会有问题。

(2) 当贸易条件为成本加运费价格 (CFR)、到岸价格 (CIF)、目的港船上交货价格 (DES) 或目的港码头交货价格 (DEQ) 时，由卖方负责租船，装货费一般由卖方负担，卸货费如果租船合同订明船方卸货负责 (F.O.)，则应由买方负担，如果未订此条件，则与买方无关，应由卖方与船方协议解决。

(3) R. S. D. 是 Receiving, storing and delivery 的缩写形式，意为装卸储转费用，是按货物负担能力和装卸难易对进出口货物分级征收的装卸、仓储、提货等的合并服务费用。

178. 假定信用证内列有“需集装箱运输”，客户提示的提单上载有“装货于甲板上”，国外开证行以有此字样为由拒付，请问有无道理？又假定信用证规定“成本加运费价 (青岛港) (CFR 青岛港)，提示的提单为：卸货港 (大连)，且未注明“内陆运费预付”，请问：开证行是否可以此为理由先行向国外拒付？

国际商会 (ICC) 500 号《跟单信用证统一惯例》第 31 条 a 款如下规定：如属海运或多种类型运输中包括海运，除非信用证特别授权，银行将拒受注明货装舱面或将装舱面的运输单据。根据此规定，开证银行完全有理由拒付。

又在第二例中，信用证要求以青岛港为卸货港，而提示的提单上卸货港却为大连，这已构成单证不符，无论提单上是否还注明“内陆运费预付”，开证行均有理由拒付。

179. 进口商申请的进口许可证 (import licence) 及开出的信用证都以 CFR 为价格条件，但信用证注明“可接受租船提单”。托运人在接到信用证后，来电要求修改为提单上不注明“运费预付” (Freight prepaid) 而代之以“按租船合同支付运费”。请问：如此修改信用证，是否会对进口方造成不利影响？

对于租船合同项下的提单 (charter party B/L)，根据国际商会 500 号《跟单信用证统一惯例》，除信用证另有规定外，银行将不予接受。原因是这种提单依附于租船合约，并非完整的独立文件，而租船合同往往条款有疏漏之处，容易引起纠纷。即便明确规定可接受租船提单，银行也要出口商提供租船合约副本一份，以供参阅。

在本例中，信用证允许租船提单，但若将提单上注明“运费预付” (freight prepaid) 的要求改为注明“按租船合同支付运费” (Freight payable as per charter party)，进口方不了解租船合同内容，无法知晓是否运费已付。一旦出口方未付运费，船公司可能向进口方索要。因此，这一修改请求显然不利于进口商，应不予接受。

180. 货物应运到底特律，但实际上到达西雅图陆路共通地点。如果价格条件规定为到岸价 (CIF)，则此后发生的内陆运费应由谁负担较为合理？

所谓陆路共通地点 (overland common points, 简称 OCP)，为说明海上运输目的地的术语。当远东出口商向美国或加拿大内陆出口货物时，将货物交船公司运到太平洋沿岸指定卸货港，如西雅图 (Seattle)、旧金山 (San Francisco)、温哥华 (Vancouver) 等横断北

美大陆铁路的终点，再由进口商或其代理人指定卸货后内陆运输至目的地，此例中的西雅图陆路共通地点（Seattle OCP），即表示在西雅图卸货后，由承办联合营运的铁路公司将货物转运至进口方或其运输报关行（forwarding agent）指定的目的地。至于本例中的运费负担问题，应视价格条件规定而定。若价格条件（到岸价）的目的地是底特律，即 CIF Detroit，则卖方按此条件应负担将货物从发货港运至目的地（底特律）的费用，自然也应负责由西雅图至底特律的内陆运费（inland freight）。但如果价格条件为 CIF Seattle，此内陆运费应由买方负担。

181. 信用证上规定某货物第一批 1,250,000 件，装运期不得迟于 1992 年 5 月 20 日；第二批货物也为 1,250,000 件，装运期不得迟于 1992 年 6 月 15 日。因为工厂缺乏原料，到 6 月 15 日才能装船运入目的地，并且货品数量只能有 1,000,000 件。请问：装货期已过，数量不足，在押汇时，押汇银行是否会接受？通过什么办法补救或许能取得押汇？

信用证对出口商提供的付款保证，是以出口商依信用证规定，备货装运，并提交与信用证条件相符的货运单据为前提的。如果单据与信用证规定不一致，即便只是微小瑕疵也不能保证顺利押汇。在本例中，出口商装运期大大滞后，且数量也严重短少，违反了信用证条件，押汇银行将会拒绝押汇。

至于补偿办法，出口方一般可以出具赔偿保证书（Letter of Indemnity），向押汇行保证如果开证行以单据不符为由拒绝偿付时，出口方将退回押汇款并负担利息和一切费用，并凭此申请押汇。但在此例中，出口方系严重违反信用证条件，因此，除非买方与出口商关系相当好且货物确属畅销，买方恐怕不会接受单据，开证银行也会拒付。另外，即便提出赔偿保证书（L/I），押汇行恐怕也不会接受而办理押汇。可见，当出口方预计会因原料问题而推迟生产、影响装运时，就应立即与进口方接洽，要求修改信用证（如适当延长装运期或修改装运数量），以免出现上述问题。

182. 信用证规定：“装运必须按下列分期方式进行，约 50% 的货物装运不迟于 1990 年 8 月 31 日，余下货物装运不迟于 1990 年 9 月 30 日。”可否一次全部装出？

信用证受益人（出口方）必须严格按信用证规定备货、装运、制单与付款等。在此例中，信用证既然规定了“必须如下分期装运”，就必须遵守，不能一次装出，否则即是违反信用证规定，将遭拒付。另外，进口方之所以要求分批装运，可能是由于目的地仓储能力不足致使买方无法一次处理全部货物等原因。但不论怎样，在信用证项的出口业务，只有严格确保“单证相符”才能顺利结汇。

183. 信用证上有关装船事项中注明“从北京到纽约”，然而在北京除了空运外，任何海运提单都无法作“从北京到……”。请问，如果商品从天津港装运出去，提单上注明“从天津到纽约”，押汇时会不会遇到困难？

信用证对出口商的付款保证是要求其按信用证规定装运并提交与信用证条款相符的单据

为前提的。信用证交易中实行严格一致原则 (The Doctrine of Strict Compliance), 要求单证一致, 单单一致, 否则, 银行有权拒付。

本例中, 由于北京并非海港, 因此无法取得信用证要求的单据。若擅自从天津装运出, 并取得注明“从天津到纽约”的提单, 由于它与信用证规定“从北京到纽约”不符, 押汇时可能会遇到困难。因此, 正确的做法是, 收到此证后即应要求进口方修改, 例如将起运港改为天津。

184. 合约中规定装 (卸) 货率为 “ Per 20 Tons Per WWD SHEX ” (星期日及假日除外的适宜工作日每天 20 吨)。如果装卸期 (Laytime) 开始后, 船舶因港口拥挤和货方 (租方) 装 (卸) 怠工, 遭港务局强迫让出船席, 改泊浮筒。如在浮筒候装 (卸) 期间出现雨天, 依天气适宜工作日 (WWD) 定义, 凡在装 (卸) 作业中遇恶劣天气而停工, 其时间的损耗, 不计为装卸所用时间。但上面情况, 实际上候卸期间并没有进行工作, 则其下雨天时间也应计入装卸所用时间。但目前大部分航运公司遇此情况, 均扣除不计。请问: 这是否合理?

所谓 WWD (weather working days), 即天气适宜工作日, 是租船契约 (charter party) 计算装卸期间 (laytime) 的一种方法, 规定以天气良好可以进行装卸的时间为使用装卸期间 (laydays used) 的计算标准, 而对因恶劣天候 (bad weather conditions) 致使无法装卸的时间免计。另外, 本例中的 WWD SHEX (weather working days, Sunday and holidays excepted) 意为 “ 星期日及假日除外的适宜工作日 ”。

在实际装卸业务中, 无论是船席 (Berth) 或是泊浮筒 (buoy), 因雨天致使无法进行装卸的时间损耗, 均应不计入装卸期间。因此, 航运公司的作法是有道理的。但本案中, 在原来船席条件下, 装卸可不受雨天影响, 而现在, 由于货方怠工, 被强迫改为泊浮筒, 致使因雨天影响装卸, 那么, 货方就不应将该时间损耗从装卸期间中扣除。

185. 信用证条款规定 “ 必须在信用证开证日前装运方可接受 ”, 而该单证竟被开证银行以陈旧提单予以拒付, 是否合理?

所谓陈旧提单 (stale B/L), 又称过期提单, 指签发而未能在合理时间内向银行提示的提单。国际商会 (ICC) 500 号统一惯例第 43 条规定, 若信用证中已载明最迟交单期 (latest date for presentation of documents) 则银行拒绝接受在迟于提单或其他货运单据签发日后二十一天后所提示的单据。

在本例中, 若受益人提示单据是在信用证规定的最迟交单期前 (若无此规定, 则在提单签发后二十一天内), 则因为信用证注明 “ 开证日以前装运可接受 ” (“ Shipment before L/C date are acceptable ”), 银行并无理由以 stale B/L 予以拒付。但如果提示单据日已晚于最迟交单期, 则提单已构成陈旧提单, 那么, 银行就有权拒付。

186. 某公司向国外采购货物, 有的卖方要求在信用证上注明 “ 租船契约提单可接受 ”, 有的则不需要。请问: 同一国家, 同样条件 (CFR 或 CIF), 同样是租来的船, 为

何有的需要，有的不需要？

所谓“租船契约提单”(charter party B/L)是指租船运输时，船东在货物装船后，根据租船契约签发的提单。这种提单通常为简式，只列货名、数量、船名、装卸港等，并载有“运费及其他条件及费用依租船契约”(freight and all other terms and conditions and expenses as per charter party dated.....)。可见，租船提单须受租船契约的约束，并非完整的独立文件，又由于租船契约上条款通常异于租船提单上条款，因此两者相抵触时，提单上条款无效。国际商会(ICC)500号信用证统一惯例(UCP)第二十五条规定，除非信用证另有规定，银行将拒受租船契约提单。鉴于此，在需要租船运输的情况下，都应在信用证上注明“租船提单可接受”(“charter party B/L acceptable”)以免押汇遇到麻烦。

本例中，同一国家，同样条件，同样是租来的船，而在是否需要加进上述条款上出现不同，大概是由于该出口商不熟悉信用证统一惯例的原因。

187. 青岛某进口公司从澳大利亚进口一批无骨冻牛肉(frozen beef boneless)，提单上载明为1500箱，毛重46500千克，但又附有下列的印戳(stamp clauses):(1)重量不详。提单上有关重量的任何提及仅是为了计算运费。(Weight unknown, any reference in this bill of lading to weight is for the purpose of calculating freight only)(2)提单所包含的数量是大批装运的一部分，混装和没有分离的风险由托运人和/或收货人负担。(the quantity covered by this bill of lading is part of a larger shipment loaded mixed and without separation at shipper's and/or consignee's risk)开证银行以提单上有上述印戳为由，认为有瑕疵(discrepancy)而拒付。请问这种拒付是否正当？

在本例中，开证行以提单上有印戳(stamp clauses)为由，认为构成不清洁提单(unclean B/L或foul B/L)，因而拒付。那么，这种拒付有没有道理呢？让我们试做以下分析。

首先，所谓清洁提单(clean B/L)与不清洁提单，是以提单上是否明白宣称货物或包装有附加条款或批注为区分依据的。对此，国际商会(ICC)的500号统一惯例(UCP)第32条规定：A clean transport document is one which bears no super imposed clause or notation which expressly declares a defective condition of the goods and/or the packaging. 可见，并不是提单上所有附加条款或批注均构成不清洁提单，而是只限于货物外表不良或包装不当的批注。

本例中的第二个条款，系提单下面记载的“内容不知悉条款”，它声明托运人对提单上填写的货物重量、数量、内容等，承运人概不知悉，对其正确与否不负核查责任。即印明“Weight quantity contents marks and value although declared by the shipper are to be considered unknown”，对于带有不知悉条款提单国际商会曾规定不构成不清洁提单，银行可以接受。

印戳的第二条款，属于部分量条款(part quantity clause)，用于货物中系一次装运、但需开整提单、每套包含部分装运货物的情况。提单上附有该条，不构成不清洁提单。

由以上分析可见，提单上印有内容为不知悉条款和部分量条款，均不涉及货物或包装

的任何地方，不构成不清洁提单。因此，银行以单据有瑕疵而拒付是没有道理的。

188. 在集装箱运输中，如果信用证要求按“码头至码头”(P/P)条件装运时，卖方应如何保险？如果以“仓库至仓库”(D/D)运输时，经查集装箱在运输途中未发生拆卸事件，但货物运到目的地后发生短少，在此情况下船方是否应负责赔偿短少的损失？

集装箱运输的“码头至码头”(Pier to Pier)条件下，船公司的责任和义务与在一般海运方式下相同，如果航程、船舶、货物无特殊之处，其保险与一般货运保险一样。

货物按“仓至仓”(Door to Door)条件运送，对在集装箱转运站的拼箱、装箱以及加封，船公司均不负责。《中国远洋运输公司提单条款》在集装箱项下规定（此规定适于国际惯例）：“如果集装箱非由承运人装箱或装载，则承运人对箱内所载货物的灭失或损坏不负赔偿责任……如果集装箱非由承运人装箱或装载，而承运人以铅封好交付，则此种交付应视为完全和全部改变了承运人的义务，则承运人对集装箱内所载货物的任何灭失和损坏不负赔偿责任。”由此可知案例中船方将不负任何责任。

189. 报关行误将整套提单(B/Ls)寄给买方，买方将货物领走后，报关处因没有提单无法押汇，向船公司申请补发，该报关处才凭补发的提单向银行押汇，单据经押汇银行寄到国外的开证行，而买方却不肯向银行购单。请问此种问题应如何解决？船公司补发提单的手续如何？

此案中进口商没有赎单便得到报关行误寄的全套提单，并凭以提货，如进口商信誉不好则它可能拒绝赎买补发提单。由于报关行误寄提单致使货品被提走，报关行对出口商负有赔偿责任。而后出口商向船公司申请补发提单并凭以押汇，由于进口商拒绝赎回此补发提单给押汇银行造成损失，出口商和船公司均负有赔偿责任。这是因为出口商向押汇银行提付不含信用证规定的提单，而船公司是就同一货物开出两套有效提单，致使第三者（此处为押汇银行）受损失。押汇银行负有从严审核单据的责任，对于如此的补发提单，应向船公司和出口商索偿，而出口商可向报关行索偿。

补发提单是由于原提单正本丢失由托运人请求船公司补发的提单。因为提单是货物所有权的凭证，所以船公司在补发提单时一定要审慎，严格遵守一定程序，否则，由此招致损失或损害第三者利益，船公司必须负责。提单的补发，一般先由托运人登报，经法院公告遗失作废，并向船公司出具认可保证书后才能办理。但实际上这些程序较为繁锁，也可无须法院公告，先向目的港（卸货港）询问遗失提单代表货物是否已被提走，如已提走，则不能轻易补发提单，须得托运方缴付现金作保下才可补签。如果货物仍在，船公司仍需托运方缴付一定保证金（保证金数额视提单有效期限而定），然后在补发提单的提单号码处标明“Reissued B/L”（补发提单）字样，并且通知卸货港（目的港）的有关机构避免重提货。

190. 原由甲船运公司制发的提单以及甲船运公司装运的物品转由乙船公司的乙船承运到目的港，到货时，甲船公司的甲船以同一时间也到达目的港，甲船运公司以甲船承运

货物的名义通知货主及发给小提单（D/O）预报（乙公司未通知），经通关后请甲公司背书及缴交运费时，经多番周折才发现甲船公司的弊端行为，请问：①乙公司是否应该通知货主？甲公司转交乙公司承运之事是否应该通知货主？②因甲、乙公司资料的不确定，货主的损失与栈租费用该由谁负担？

此案大意为：出口方将原定于由甲船运公司承运货物一部分转由乙船运公司的船承运但未把这种转交运输通知给收货人，而甲公司船开进到港后，船方应向收货人发出到货通知，而船方没有，使收货人有一批货物提不着。在船公司使用的空白提单均有“到货通知人及地址”一栏，托运人在装货单时应注明收货人和收货人地址，使船方得以向收货人发出到货通知。按照惯常做法，货物到港后船方应向收货人发到货通知，但如果托运人在装货单或提单内没有到货通知人内容，船方将无法通知取货，这时给收货人造成损失的责任在托运方。但由于船公司有意不发出到货通知，船方应为这一行为负责。而且，托运人由于将原定由甲船运公司的船承运货物的一批转由乙船承运，应将这种变更通知收货人，否则，托运人应为这一行为负责。

191. 假若合同中规定分三批装船，并注明装船日期与数量，而信用证中也以依据××日××号合同为要件，但却禁止分批装运。请问押汇时附上此契约是否有用？

在信用证注明“依据××日××号合同”对有关银行有约束力，银行只是从表面上确定单据是否符合信用证条款。所以在押汇时，附上买卖合同银行也不会认为有效而接受押汇。

此例中，由于买方开来信用证与销售合同规定相抵致使卖方在押汇时无可适从。卖方收到这种信用证，应根据有关合同规定要求对方删除禁止分批装运条款。

192. 信用证中有如下规定：“在信用证有效期内，提单签发后14天内必须押汇”，信用证有效期至1989年11月15日，提单中装船日期为1989年11月9日，请问按以上载明时效，押汇文件最迟应何时送到银行？如果在11月15日（星期六）押汇文件送到银行是否为过期？

尽管按例中情况计算，可以在提单签发14天内押汇，然而银行拒受逾过信用证有效期限后而提示的单证。本例中，押汇文件最迟送交银行的日期应为1989年11月15日，而并非1989年11月23日，又按惯例，“止”、“至”、“从”及类似词语用于信用证任何日期条款时，被理解为包括所述日期，所以在11月15日提示单据不会被视为过期提单。

193. 某公司收到从当地外汇银行转来的电传信用证，里面有“空运原本”字样，请问，在未收到原本之前，可否凭该电传信用证申请押汇？如果电传信用证中未含有上述字样，可否凭该信用证办理押汇？

当开证银行以任何电讯传递方式指示一家银行（通知行）通知信用证或信用证的修改，并打算邮寄证实书作为有效的信用证或修改文件时，电讯传递中必须声明“详情后告”（或类似词语）或声明邮寄证实书将是有效的信用证或修改文件，开证行必须寄送有

效信用证或修改文件给该银行，不得延误。电讯传递中未声明“详情后告”（或类似词语）或声明邮寄证书将是有效的信用证或修改文件，则电讯传递将被认为是有效的信用证或修改文件。所以，本例中，前者情况电讯信用证不能凭之以押汇，而后者则可以凭之办理押汇。

194. 如果开证银行直接打给出口商电传信用证，此电传信用证可否作为正本用以押汇？

按上题目解释，除非开证行在此电传信用证上另有声明，此电传信用证可以作为信用证正本押汇。

195. 船公司签发了一张“备运提单”（Received for shipment B/L）签发日期为5月28日，但在该提单上又加注“6月3日装船”。假设信用证规定该批货物应于6月10日前装船，并应提交“已装船提单”（Shipped on board B/L），试问上述提单是否符合信用证的规定？

提单按托运的货物是否已装船划分为“装船提单”和“备运提单”。此案例中，船公司签发了一张“备运提单”，签发日期是5月28日，若信用证中没有特别约定，银行是不接受备运提单的。但是一张备运提单，如在该货物已全部装船后签发，并在备运提单上注上“某月某日已装船”。那么这张“备运提单”事实上就转为“装船提单”。对于这种提单，只要装船日期符合信用证的规定，银行是不得拒绝的。因此，此案例中一张加注“6月3日装船”的备运提单，是符合信用中所规定的装运日期6月10日前的要求的。因此，出口人可以凭它向银行要求付款。

196. 如果货船为了自身利益，绕道他国揽货而未能在约定的时间到达目的地该如何补救？有什么预防之策？

根据《中国远洋公司提单条款》规定：“一般情况下船方必须按规定航线航行。但如救助海上人命和财产发生绕行，因此使货物受损，承运人不负责任。”此例中，货船为了自身利益，绕道他国揽货，由此而给货主带来的损失应由船方负责。这种情况的唯一预防之策就是事前作好资信调查工作，不要贪小便宜。

197. 如果允许转船（Transhipment to be allowed），若在转船时发生损毁情形，责任将如何划分？

根据《1924年海牙规则》中对船方的权利义务规定的第4条：“在航行中发生意外事故，如撞船、搁浅、海盗、火灾等等，处理当时的损失费用也由船方（承运人）负责。”此例中，损毁如果是由装卸工人造成的，应该由装卸公司负责，但是货主可以直接向船公司索赔；如果船公司不理，而货主已经投了适当保险的话，则可向保险公索赔。

198. 从国外进口的物品由某船运公司装运到上海，该公司的货轮驶达广州后改由该

公司的另外一艘货轮转运到上海（事先并没有通知货主），请问，这种由同一公司的船只转船，是否需要支付转船的保险费？如果需要支付，应由谁来支付？

首先，同一船运公司的船只的转船仍需支付转船保险费，在此例中，实际上已构成转船，对此《中国远洋运输公司提单条款》规定：“船方在取得货方同意前不得任意将货物在任何港口转船。”

如果提单上未注明将转船，而实际上发生转船，而且其转船为该船公司任意进行，事先并没有通知货主，由此而产生的保险费应由船公司负担。但如果其转船符合提单背面所载的“转船条款（Transshipment clause）”，船公司可免责。

199. 该货物贮放在甲板上运输时，船公司是否有责任在提单上注明？如果船公司未注明，使保险公司只是根据货物放在船舱内的惯例进行保险，而当货品发生损失时，投保人应向谁索取赔偿？如何办理具体索赔手续？

根据《联合国一九七八年海上货物运输公约》第九条“舱面货”规定：

（1）承运人只有按照同托运人的协议或符合规定的贸易惯例，或依据法律规章的要求才有权在舱面上载运货物。

（2）如果承运人和托运人议定，货物应该或可以在舱面上载运，承运人必须在提单或证明海上运输合同的其他单证上载列相应说明。如无此项说明，承运人有责任证明曾经达成在舱面上载运的协议。但承运人无权援引这种协议对抗包括收货人在内的诚实的、持有提单的第三方。

（3）若违反本条第①、②款，即使承运人证明他本人、其受雇人或代理人为避免该事故的发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施，承运人仍须对仅由于在舱面上载运而造成的货物的灭失或损坏及延迟交付负赔偿责任。

由此可见，货物装在甲板上，船方不一定要在提单上表明；但只有当船方对于经过货主同意或按照航运习惯装在甲板上的货物，都在提单上注明“Shipped On Deck”字样时，才可能免除货物毁损灭失所产生的责任。

根据以上所引述条款及分析，此例中，船方如果因为自身的利益，未经货主同意而将货物装在甲板上，提单上未注明“装在甲板上”的字样，货物因此而产生的毁损或灭失应由船方负责，货方若获得证据就可向船方请求赔偿。

这种情况，船方还可投甲板货附加险，或者先与货主协商加保甲板险，由船方负担差额保险费。

200. 出口厂商用集装箱运输出口，提单上打有“Shippers Load & Count”，货到后发现短装或损坏，问买方是否有权向厂商或保险公司要求赔偿损失？

《1978年联合国海上货物运输公约》第五条第一款规定：除非承运人证明，其本人及其雇员和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取一切所能合理要求的措施，承运人对由于货物的灭失、损坏以及延迟交付所造成的损失，便应负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或延迟交付事故，是在他掌管货物期间发生的。

此案中排除了承运人的责任。因为出口厂商采用的集装箱方式，而且提单上打印有“发货人装点”(Shippers Load and Count)，所以若货到后买方发现短少或损坏，不关承运人的事，买方可以向出口厂商或保险公司索赔。

但是，装货集装箱单上列明“发货人装点”，到货时发现短少，除非收货人能证明该项短少是在航程中因意外事故所导致，否则，船公司和保险公司都不负赔偿责任，在理论上，收货人可向供应商要求赔偿。

201. 托运人签发的装货单(S/O)所用的品名与其出口申报的品名不符时，船公司按照装货单所列的品名列出提单，请问船公司应负什么责任？

《海牙规则》第三条第五款作下规定：“应当认为托运人已在货物装船时就托运人提供的标志、件数、数量和重量的正确性，向承运人提出保证，而且，托运人应对由于这些资料的不正确所引起的或造成的一切灭失、损害或费用，向承运人进行赔偿。承运人享受上述赔偿的权利，不得影响其根据运输合同对托运人以外的任何人所应承担的责任与义务。”《中国远洋运输公司提单条款》规定的提单正面一般印“上列外表状况良好的货物(另有说明者除外)已装在上列船上并应在上列卸货港或该船所能安全到达并保持浮泊的附近地点卸货。重量、尺码、标志、号数、品质、内容和价值是托运人所提供的，承运人在装船时并未核对……”。在提单背面的错误申报条款中列明“货方应对由于不正确申报货物的名称或其数量、重量、尺码或内容而对船舶和(或)货物所造成的灭失和损坏负赔偿责任，而且货方应偿付承运人与货物重量、尺码和核对货物有关的一切费用。”

由此可知船公司照托运人的装货单(Shipping Order)所列的品名出具提单，因品名不符而发生或所致的一切纠纷或损失，应由托运人向其责任。

202. 买方与卖方所签订的合同为“成本及运费在内价，但不负担装卸费用”(CFR B. T.)，但在信用证上并未注明：买方不负担船上装卸费用(B. T.)，而只注明：成本加运费价(CFR)。卖方在装船时与船公司签订的运输合同为：“运费不包括货物装卸费用”(F. I. O.)并在提单上特别注明。在此情况下发生的装卸船费用由何方支付？又买方是否有权向卖方索要“船上装卸费用”(B. T.)与货物装卸费用(F. I. O.)两者的差额的赔偿？

在成本加运费条件下，买方必须在既定的目的港受领货物，负担除运费以外的货物在海运过程中产生的到目的港为止的一切费用以及卸货费，包括驳运费和码关费在内。但是如果上述费用已包括在运费之内，或在支付运费时已由船公司收讫者不在此限。如果货物是按“成本加运费包括着陆费在内”出售的，卸货费，包括驳运费和码关费，均由卖方负担。在买卖合同中成本加运费条件中的运费应指船运费，即自装货港至卸货港之船运费，在此项B. T. 条件下，船上装卸费由船公司承担。因此，CFR B. T. 条件指买方以成本及运费在内价格交易，但不负担船上装卸费用。卖方与船公司的运输合同为F. I. O. (装卸费用船方不负担)条件，船方明示不负担货物装卸费用而由托运人或收货人负担。在此处，卖方签订运送合同的F. I. O. 条件实际上构成了违反了买卖合同中的CFR B. T.

条件。本案中卖方在信用证中仅注明 CFR（成本加运费）而只以 F. I. O. 条件托运，获得押汇出口，但是按买卖合同船运费包括船上装卸费应由卖方负担。买方得以根据买卖合同规定要求卖方负担在 F. I. O. 条件及 B. T. 条件下的差额费用。

203. 如果在信用证上没有注明装卸费由船方负责（Berth term），是否就是指“货主不承担船上装卸费用（B. T.）”条件，此时在码头上所发生的卸船费用，是否由港务局直接向船公司索取？

一般定期船承运的零星货物，如果船方与托运人之间无特别约定，按惯例以 B. T. 条件办理，因此，船公司所签发的提单即使未注明 B. T.，也视作 B. T. 条件承运，船上装卸费用由船公司承担。

在贸易实务中，对于船上装卸费用负担的规定一般是：船上装卸费用由船方负担（船方与货方另有约定者依约定办理）。船上装卸费是指从轮船卸货至船边码头、驳船、水面或由码头边、驳船、水面起货装船的费用。在本例中，如果港务局向货方要求收取船上装卸费则按照上述规定，必须已由船方提出与货方所作的约定，否则货方可以向港务局抗议。

204. 货主基于信用证装船期限关系，先向船运公司商洽借得提单前往银行办理押汇。但后来由于该船所接受订货过多，该批货物发生退关，货主该如何办理（此时距下一班轮的时间较长）？

预借提单（Advanced B/L）是承运人应托运人因信用证规定的装运期和有效期已到而货尚未装船时的要求，预先签发的借给托运人的提单。这种情况是由于船舶近期到港或托运人未按时交货等原因造成。在上述情况下，一旦货物装不上船或货物短损或灭失，托运人与船公司都有责任。一般在实务上视船公司开具预借提单为欺诈行为。本案中托运方已凭预借提单办理押汇，买方（收货人）已开出信用证，货物没有装上船而退关则买方必将提出索赔，所以托运人应慎重行事，可以考虑请原承运公司选择最合适船舶装运，取得提单后再向押汇银行说明希望换回原押汇提单；如果提单已寄出无法收回，则只有以原装运公司为托运人以适当船只装运，权当是补运的货物，收货人可凭原提单提货。但这些措施仍不能消除收货方提出索赔要求的可能性。

205. 用集装箱运输时，用小船把货物运到集装箱装运地，然后换另一大船运往目的港，此种情形是否算是转船？

转船在海洋运输中是指由于启运港与目的港之间无直达船或没有合适船只，目的港不在装载货物的班轮航线上；货物零星分散（尤其是有不同收货地点）或由于班轮挂靠目的港以及为了联运货物的需要而在货物装运后允许在中途港换装其他船舶转运至目的港。在买卖双方的买卖合同中对此作出的规定叫允许转船条款。题目中所指的小船将货物集中到某一集散地，是发生在装运过程中，是为了将零星货物集中以备用集装箱或其他形式集中装运，与海运中转船不同。在转船过程中会收取转船附加费，而后者只不过相当于用

驳船将货物从码头运至货轮上一样，港方只收取驳船租用费。一般区别是否转船，是看这种由起运地到集散地是否距离长过一定限度，看其运输是否跨越国界或是否由某一港口运至另一大港口，如是，则可能构成转船，如否，则不被认为是转船。是否构成转船一般在海运提单上有所反映，货物经过转运船公司签发的是转船提单，船公司不会仅仅因为把货物由起运地运至集散地而签发转船提单。

206. 上海某厂以成本加运费价（CFR）从国外进口一批货物，签约定于四个月后交货，四个月后买方来电，声称由于现在油价已上涨很多，要求我方补贴运费并负责供给回程油料。请问我方应如何处理才妥？

买卖合同一经签订，卖方就有在合同规定的时间交货的义务，买方有收货付款的义务。在成本加运费条件下，运费已包含在货物价格里面，卖方负责租船，所说的回程油料费用也一并计入货物价格。所以由于油价上涨卖方要求我方补贴，相当于市场价格上涨卖方要求提价。油价上涨不属于不可抗力，所以卖方坚持以油价上涨为理由要我方给予补贴和负责供给回程油料，已构成违反合同。

但是在实务中，买卖双方本着诚信或为了保持长期业务关系，对于由于油料市场价格上涨给卖方带来的额外费用宜加以考虑，如属合理，应让卖方提供补贴方式、金额、装运港的油价和航程以及载运船只的吨位、航速等资料，审核后再作决定。

207. 大连某公司向美国五大湖区的 A 地出口一批夹板，成交条件是到岸价格（CIF），并且已投保了一切险。但由于天气转冷，因该地区已冻冰，装载货物的船只无法航行，后经与船公司商洽的结果是可经 B 地转运到 A 地，请问如果由 B 地向 A 地运送途中发生损失，是否应全部归船公司负担？

在海洋运输中承运人的赔偿责任基础是：除非承运人证明，其本人及其雇佣人和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取一切所能合理要求的措施，承运人对由于货物的灭失、损坏以及延迟交付所造成的损失，便应负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或延迟交付的事故是在他掌管货物的期间发生。《中国远洋运输公司提单条款》在转运、换船、转口货物和转船中规定：如有需要，承运人得任意将货物交由属于承运人自己的船舶或属于他人的船舶，或经铁路或其他运输工具直接或间接地驶往目的港。转船、驳运、卸岸、在岸上或水面上储存以及重新装船起运，以上费用由承运人负担，但风险则由货方承担，承运人的责任仅限于其本身经营的船舶所完成的那部分运输。如题所述，原运输合同为直达运输，只是由于冰冻无法通航而转船，船公司可择选 A 地附近港口卸货而由货方设法将货物运往 A 地。但本案中船公司答应运至 B 地再转运至 A 地，在由 B 地到 A 地过程中所发生损失除非经证明由船方过失所致者，船公司概不负责。

208. 四川某厂将要向国外出口一批货物，按船公司通知装船日期如期将货物用火车运至码头等待装船，因为装船日期临时变动延期多日，致使该厂负担较多的“装卸储转费”（R. S. D）。请问制造商可否请求船公司赔偿逾期的费用？

在租船时，一般规定受载船舶期：受载日是租方可以接受船舶的最早装货日期，解约日是租方可以接受船舶的最晚装货日期。从受载日到解约日称为船舶受载期。在这个时期内，船舶必须准备好装货，租船方则必须按时装货。如果船舶脱期，租船人有权选择保留合同或解除合同。如果脱期是由于船东的疏忽或有意造成，则租方不仅有权解约，也有权向船东提出损害赔偿。但在贸易实务上，船舶发生迟延时，通常船公司会事先通知托运人，除此以外不另负责任（船公司有过失的除外），所以因为船舶迟延致使托运人额外负担的装卸储转费 R. S. D 通常不易向船公司索赔。在本案中，船公司通知装船日期而后船舶延期又未通知货方，致使租方遭受额外费用负担，船公司应负赔偿责任。

209. 出口运至新加坡的货物，船方一般都规定卸货条件是“班轮运费不包括装船费用”（定期船）（FI term）和“装卸费用由船方负担”（Berth term）。其中后一项条件是指货物卸驳后由船方负责运到码头，而前者则是驳运费由货主自理，按常理此种现象就船方而言应属“班轮运费不包括卸船费用”（FO term），为什么又称为“班轮运费不包括装船费用”（FI term）？

在班轮运输中对于承运货物的装卸条件通常为 Berth term，即运费包括装卸费在内。但有些货物如机器等装卸不便，船公司不愿意代办装卸，所以订明装卸条件为 Berth term FIO（Free in and out），即运费不包括装卸费，也有因装货港或卸货港码头设备欠佳，或治安不良，或者船席拥挤等原因，船公司不愿代办装货或卸货，因而注明 Berth term FI 或 Berth term FO 的。在本问题中 Berth term FI 即驳运费由货主自理，卸驳关后由船方负责驳运到码头，与 Berth term FI 的权利义务完全相符。

210. 我公司外销货物装船运往国外，一个月后发现该船竟因船东债务纠纷停在港外，请问在此期间所发生的损失应由谁负担（是船公司、卖方、买方还是保险公司）？如由船公司负担，而船公司已倒闭又将如何处理？

无论是以离岸价格（FOB）或成本加运费价格（CFR）或到岸价格（CIF）交易，卖方将货品装船以后，货品的危险即转移给买方，所以在本案，如系上述这三种交易方式，只要卖方已取得已装船提单及保险单（在以到岸价格交易时）并且交付给买方，卖方即是已履行合同，不再负责。但如果买方有确切证据证明卖方选船不妥时，则应由卖方负责。在本例中，船只由于船东债务纠纷而停在港外，卖方不需负任何责任。保险公司的责任是承保其承保范围内的损失，例案中情形除非保险公司承保否则不赔偿。例中损失只能由船运公司来赔偿。

如果船公司倒闭，可向法院申请参与其债务清偿。如果从船公司债务清偿中也不能获得补偿，这种损失只能由买方自行承担。

211. 我公司出口一批货物至国外，后来船公司宣布倒闭，三个月后才改由第二家船公司转运，请问：①此次转船，该厂负担了装卸费及转船手续费达数万美元之多，请问是否合理？②国外进口商因此批货晚到三个月，该货品市场价格下跌，外商要求总价 20%

的赔偿，该厂是否给予赔偿？

依《海牙规则》，承运人有义务在开航前或开航时使船舶适航，这种由于船公司破产而导致的转船费用理应由破产船公司承担，货物装船后尚未启运船公司即宣告倒闭，此时必有很多船公司债权人申请法院扣押该船。所以装载船上货物虽非船公司所有，但因进入财产清算纠纷无法迅速卸下，而另行洽船承运。就托运人厂方来讲，这种事件系属不可抗力，托运人已经尽其力所能及。但买方不一定就承认这种不可抗力。托运人厂方经交涉将货卸下另行转船，所重复开支的卸装费用，应由该倒闭的船公司负担，但船公司既已倒闭，则应该向有关破产管理组织申请参与船公司财产的分配，至于买方收到货物因迟延货品价跌要求卖方赔偿货价 20%，因为卖方早已经按合同规定发货且已办理押汇，其迟延责任系在船方，且买方所提出的索赔并非货物本身的实际损失，卖方可以不负任何责任，纵使投保海运险，保险公司也会因为标的物未发生实际损失而拒绝赔偿。

212. 请问：出口的货轮经过敌对国家时被扣押，如已加投战争险，是否可以向保险公司索赔？

英国《协会货物基本险条款》第十二条，即“捕获扣押不赔条款”（F. C. & S. Clause）特约对因捕获、扣押、逮捕、阻止及其结果，或任何有关的企图所致减失或毁损，及不论宣战与否之敌对或战争行为之结果所致之灭失或毁损，均不负责。但除因直接受交战双方之敌对行为所致者外，其因碰撞或触撞固定浮标物体（水雷及鱼雷除外）搁浅、恶劣气候或火灾所致之灭失或毁损，本保险仍负赔偿责任。由于“扣押不赔条款”将所有战争及类似的危险除外不保，使战争险成为一个独立的保险项目。国际上加保兵险多采用协会兵险条款（Institute War Clauses）加贴于保险单之上。承保范围是：（1）因捕获、扣押、逮捕或阻留所造成损失；（2）因敌对行为或类似战争行为（Hostilities or warlike operation）所致之损失，不论是否已宣战；（3）因内战、革命、反抗、所致损失；（4）由上项事故所引起的民间争议（Civil strife）所致损失；（5）海盗行为所致损失；（6）因水雷、鱼雷、炸弹或其他兵器所致损失。中国人民保险公司为了维护我国经济利益，参照国际上有关条款，制定了船舶战争罢工险保险条款，承保由于下列原因造成被保险船舶的损失、碰撞责任、共同海损、救助和施救费用。（1）战争、内战、革命、叛乱或由此所引起的内乱或敌对行为；（2）扣押、扣留、羁押、没收或封锁，但这种赔案，必须从发生之日起超过六个月才能受理；（3）各种战争武器，包括水雷、鱼雷、炸弹；（4）罢工、被迫停工或类似工潮；（5）民变、暴动或其他类似事件；（6）任何人怀有政治动机的恶意行为。

213. 如果货物装船后尚未起航，卖方打算将货物卸下，请问应如何处理？

如果货物装船后尚未起航，托运人欲将货物卸下，托运人此种行为构成违反运输合同。依照有关惯例或轮船公司提单条款，此时托运人须按租用船的全部或一部支付运费，并负担装卸费用。如果承运船舶是由买方租用，卖方于货物装船后已完成离岸价格的交货任务，不能再对货物提出要求。又货物装船以前一般须办理出口报关手续，如拟将货物卸

下，须办退关手续。

214. 赔偿保证书（L/I）由出口商交给船公司，是私人行为，无法律效力，但押汇时交给银行的赔偿保证书是否也算是私人行为，有无法律上的效力？

在海运中，托运人已在货物装船时就托运人提供的标志、包数或件数、数量和重量的正确性，向承运人提出保证，而且，托运人应对这种由于其与资料的不正确所引起的或造成的一切灭失、损害或费用，向承运人进行赔偿。承运人享受上述赔偿的权利，但不得影响其根据运输公司对托运人以外的任何人所应承担的责任和义务。在本例中，船公司接受赔偿保证书，纯粹是与托运人间的诚信，是个人行为。赔偿保证书无法对抗善意第三者，依一般惯例，它也得不到法律上的保障。运输中，船公司对于货物上船前已发生的包装轻微破损，本可以拒绝装运或要求退换，不过，由于实际作业上的困难或鉴于破损的情形不严重，为帮助托运人顺利出口及出口押汇手续上的需要仍以接受赔偿保证书而签发清洁提单。托运人对于赔偿保证书上注明的破损所发生的赔偿责任与船方请求妥善合理解决。

至于出口商因提出押汇文件与信用证条件不符，为了求获银行的通融而提出的赔偿保证书与前述向船公司所提出的性质有所不同。因为其间并没有欺诈意图，所以在法律上被认为是有效的。

215. 烟台某单位由日本进口一批化学原料，总共 600 纸袋，在烟台港提货时发现短少了 120 袋，向船公司索赔时，船公司以日本卖方装船时就已短缺并签有赔偿保证书为理由拒赔，请问我方（买方）是否可凭清洁提单（Clean B/L）向船公司求得索赔？

托运人向船公司开具的赔偿保证书是属私下约定的行为，且具有欺诈性质，因此船方无法以赔偿保证书来对抗买方。买方可凭清洁提单向船公司索赔。《海牙规则》第三条第（5）款规定：“应当认为：托运人已在货物装船时就托运人提供的标志、包数或件数、数量和重量的正确性，向承运人提出保证，而且，托运人应对由于这些资料的不正确所引起或造成的一切灭失、损害或费用，向承运人进行赔偿。承运人享受上述赔偿的权利，不得影响其根据运输合同对托运人以外的任何人所应承担的责任和义务。”依据《1978 年联合国海上货物运输公约》即《汉堡规则》的规定，如果承运人或签发提单的其他人，得知或有合理根据怀疑提单中所载有关货物的品类、主要标志、包数或件数、重量或数量等项，并不能准确地代表其实际接管的货物，或者在签发“已装船”提单时，上述各项并不能准确地代表已经装船的货物，或者没有核对这些事项的适当手段，则承运人或上述其他人必须在提单中作出保留，说明这些不符之处、怀疑的根据或无适当核对手段等。同时，托运人为就承运人或其代理人未对由托运人提供作为载入提单之用的事项或货物的外表状况注有保留而签发提单所引起的损失，而据以向承运人提出赔偿的任何保函或协议，对包括受让提单的收货人在内的第三方，一概无效。除非承运人或其代理人出于对信赖提单中所载货物的情况、包括收货人在内的第三方进行欺诈，而不将有关保留载入，此种保函或协议，针对托运人而言，便属有效；在发生欺诈的情况下，如果未予列入的保留，乃

是关于由托运人提供以备载入提单的事项，承运人便无权自托运人取得赔偿，在意欲欺诈的情况下，承运人应对信赖其所发提单中所载货物的情况的、包括收货人在内的第三方所受任何损失，负赔偿责任，而不能享受本公约中规定的责任限度的利益。

216. 青岛某公司从日本厂商进口一批电子零件，日方（卖方）将货装成七箱交轮船公司托运。但货物运到青岛港后，买方发现短卸一箱，取得港务部门的证明文件后即向船公司提出索赔，但被拒绝。因托运人在装船前先洽借提单时已出具一份信用保证书，并保证负完全责任而不使公司受到损害，请问我方应如何处理此事较为妥当？

在卖方出具赔偿保证书而向船公司取得提单时，万一有损失（在赔偿保证书范围内）相对买方而言船公司承担第一性赔偿责任，卖方承担第二性赔偿责任。在本案中若货物非保险公司保险之范围或根本没有投保，则买方可凭船公司所签发提单要求船方补偿短卸之货物；如果货物是在保险公司承保范围以内则将这种求偿转移给保险公司而由保险公司赔偿。本案因为托运方出具信用保证书，买方可向卖方要求补运并要求损失赔偿。但可能遭卖方拒绝，因为信用保证书双方当事人是船公司和卖方，而与第三者（买方）无关，虽然这种保证可能损害第三者利益，买方第一位的索赔对象是船公司。

217. 国内一厂家接到一国外进口商寄来的信用证后，按期将货物运至港口待运，但船到了码头后，因满载而没有将货装运，出品商再等下一船准备将货运出，但结果此船又延期，致使信用证过期，该厂又没有将信用证修改延期，此时该如何处理？

一般由卖方负责租船订舱时，接惯常作法，船运公司应根据船上所装货容积、装货吨位来配给申请托运方的舱位，并签发装运单据（shipping order）。这种装货单据多系在签订运输合同、确定装船时间后签发。而且，船运公司所签发的装货单对船运公司具有约束力，船运公司不能为争揽货载而不管船泊吨位和容量，否则，容易造成例中情形。在例中出口商将货运至港口待运，并且从船运公司取得装船单据但届时船公司却因为已经满载而拒绝装船，托运人可以向船方索赔。

有时，船公司为了自身利益，在装船单据上往往打印以下条款：“The carriers and agents are not responsible for cargo that is shut out”（当货物停装时承运人或其代理人不承担责任）或：“If there shall be any forced interruption or other practical difficulties, the company may reject to ship a portion or the whole of the goods notwithstanding the issuance of the shipping order”（如果有外力影响或实际操作困难，船公司可以拒绝装运货物之一部分或全部而不受装运单据约束）。这样，如果发生例中情形，托运人就无法向船公司索赔。此时，卖方又受买方签订的买卖合同的约束，所以，只有洽请买方修改信用证展延装船期限以及信用证有效期限，或以赔偿保证书方式向银行申请押汇。但这些都无法避免买方可能提出迟延装运的索赔。

218. 合同书上订明交货日期为 11—12 月，信用证上的装船日期及有效日期均为 12 月底，卖方因故未交货，经双方磋商达成协议，部分于年底交货（协议书内注明是 12 月

底)，其余修改信用证有效日期为次年元月底，厂商未交货，而以修改后信用证无装船期的规定为由，认为买方未照协议办理（协议书内仅注明有效日期），这种理由是否成立？

根据《跟单信用证统一惯例》有关规定，最迟装船日期、发运日期或接受监管日期不能根据统一惯例第四十四条（a）顺延到期日以及运输单据出单日期后的交单限期的理由而顺延。如果信用证或有关修改书未规定最迟装运期，银行将拒受表明出单日期迟于信用证或修改书规定的到期日的运输单位。所以，在信用证修改书中仅说明展延信用证有效期限时则表明交货日期没有展延，特别是信用证修改书将修改内容列出后通常注以：“Other terms remain unchanged（其他条件不变）”，此时，更是如此。至于本例中，信用证没有对交货日期展延，而且在合同和协议书交货日期为12月底，可见厂商所指“修改后的信用证无装船期……，买方未照协议办理”等不能成立。按例中所述，信用证有效期限为次年元月底，而装船期限为12月底。厂商如果没有在12月底以前发运，则既违反了合同规定，也违反了信用证有关装船期限规定，从而也失去了信用证下的付款保障。

219. 以“离岸价加运费价”条件（CFR）从国外进口时，如何防止卖方为节省运费而用超龄船只装运而使进口方增加保险费用？

在海运中，买方出于某种考虑，可能要求卖方不要以超龄船只载运货物，一般认为船只在十五年以上即为超龄船只，由于发动机性能欠佳，船身腐蚀生锈，易使货物遭受损坏，而且，保险公司收取船只保险费因船龄而不同，船龄长的船只其收费高于船龄短的船只。

在CFR价格方式下，卖方负责租船订舱，如果卖方租用超龄船只，则将会使买方多付出保险费。

买方如果要限制卖方租用超龄船只，可以在信用证中订立“限制船龄”条款。即要求卖方提供船龄证明书，以证明所租用船只船龄没有超过十五年。另一变通做法是让卖方负责货物运输的保险，这实际是将交易条件改成CFR条件，让由于使用超龄船只而多负出的保险费用由卖方自行承担。当然，如果在合同中规定卖方不得租用超龄船只，如卖方果然租用超龄船只，则可按违约处理，卖方不但需承担由此而使买方多付出的保险费用，还应负责由于其租船不当而引起的其他损失。

220. 厦门某公司以“装运港船边交货价”（FAS）进口一批原料，国外出口商把其货物以集装箱运至厦门港时，船运公司即以进口货物到货通知单通知该公司提货。而前项到货通知单载有“本批货物是使用集装箱，必须在货到七日之内提货，否则要加延滞费”。该厂因原料急用又恐多缴纳集装箱使用延滞费，便按照规定期限报关提货，提货时船公司却声称本航次运载的集装箱由船分司整批处理开箱，不得分批开箱提货。请问七天以后提货，集装箱使用延滞费该由谁负担？这项原料买卖合同规定品质如有不符必须在货到一个月内提出索赔，假如前集装箱在货到一个月后才开箱，请问如该批原料品质不符，该公司是否仍可向国外出口商提出索赔？如果国外出口商不赔可否向船公司索赔？

在集装箱运输中，船公司所使用的集装箱可能是船公司自己的，也可能是向集装箱出

租公司租用的。一般经营规模大的船运公司均有自己的集装箱，但也有可能发生因集装箱周转不过来而临时租用集装箱公司的货箱。凡是船公司租用别人的集箱，因涉及租赁费用以及加速集装箱周转等原因，要求货方尽早拆箱以利于加快回收。如在例中，船公司在所发出的到货通知单上载明：“本批货物系使用集装箱，须于货到七日内提货，否则加收滞期费用。”但是，在提货时，船公司又以本航次集装箱由船公司整批处理开箱、不得分散开箱提货为由拒绝交货，使货方处于两难境地。如果因此而发生延滞费用，应该由船方自己负责。只是为稳妥起见，货方可请求有关方出具货方延滞提货是因为船方要求所致证明，以便在以后出现争执时，使货方处于有利地位。

货物到岸后经检验直至向卖方提出索赔，有一时限规定。在例中，买方无法开箱检验，可向卖方申请延长索赔期限或检验时限，否则，在越过索赔期限以后再发现货损，买方便无权宣称卖方交货不符合同。只是有时卖方出于自身利益考虑不会答应延长索赔期限（特别对于一些易变质商品），此时由于船方上述行为给买方造成损失，就只能由买方向船方索赔了。

221. 广州某厂从英国进口货物，英国出口商应我方的要求，将货物交给指定运送人经荷兰船运到广州。但在卸货时发生短卸，据船公司回答，所有短卸货物已卸在香港，将安排运回广州，经约 20 天耽搁运达，又发现未全部运来，而且一时又无法查清货物究竟在何处，致使该厂的生产计划再三拖延，生产受到损失。请问：①船公司应负什么责任？②该厂是否可就由于生产计划拖延造成的估计损失要求赔偿？③在多次转船运输中，买方为避免类似损失发生应办理何种险别较好？

（1）承运人的责任期限是从接受货物时起直至交付货物时止。船公司有按提单所列货物的数量、质量等规格交货的责任。在目的港发生货物的短损，船公司应负赔偿责任，即应依提单上面记载的数量交付收货人。

（2）鉴于海上风险无法预料，船方无法保证在确定时间内将托运的货物运抵目的地港，因此，只要无故意跨绕情形，船方不负责延迟交货所引起的损失责任。《1978 年联合国海上运输公约》第八条第 2 款规定：“虽有第七条第 2 款规定，如经证明，货物的灭失、损坏或延迟交付是由于承运人的雇佣人或代理人为蓄意造成这一灭失、损坏或延迟交付或是明知可能造成这一灭失、损坏或延迟交付，但却轻率地采取行动或不作为所引起，该承运人的雇佣人或代理人便无权享受第六条所规定的责任限度的权益。”，也即：船方若有无理拖延交货（或清偿）致使原可以防止之损失扩大或增加时，则可要求船方赔偿因其行为所衍生的损失。

（3）《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》在第三项《责任起讫》中第二款规定：“由于被保险人无法控制的运输延迟、绕行、被迫卸货、重行装载或承运人运用运输合同赋予的权限所作的任何航海上的变更或终止运输合同，致使被保险货物运到非保险单所载明目的地时，在被保险人及时将获知情况通知保险人，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险仍继续有效，保险责任按下列规定终止……”。所以，被保险货物如中途转船，不论次数，如被保险人事先或一经获悉即通知保险公司则在转船过程中所发生的损

害如符合承保条件则可获得赔偿。但这种赔偿是针对保险标的物之赔偿，无论如何保险公司对延滞所致损失不负责任。买方如要避免这种损失，可投保一切险（All Risks）或在投保平安险和水渍险之后加投附加险“短量险”（Risk of shortage）。

222. 厦门某厂从英国进口设备，该设备被分为四件装船，由伦敦装船运至厦门，提货时发生短卸两件，而短卸的两件在二个月左右先后补运到厦门港，请问：因短卸而增加的仓租，轮船公司是否应该负担？因设备短卸而使该厂无法组装设备投入生产，由此造成损失是否应由船公司负责？

对于承运人的赔偿责任，在《1978 年联合国海上货物运输公约》中有说明。除非承运人证明，其本人及其雇佣人和代理人已为避免事故的发生及其后果而采取一切所能合理要求的一切措施，承运人对由于货物的灭失、损坏以及延迟交付所造成的损失，便应负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或延迟交付事故是在他掌管货物期间发生。如果货物未在明确约定的时间内，或者在没有这种约定时，未在按照具体情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上运输合同规定的卸货港交付，便是延迟交货。但是在实务上，这一条很难确定，实际上船公司对于其所承运的货物，不负定时运抵目的港的责任。就本案而言，因为短卸所造成的仓租增加，除非货主能证明是船方故意或者过失行为所致，否则船方可以不必负担。部分船公司出于某种需要，而自愿酌情与进口方（收货人）分担。至于因为短卸发生延期交货的责任，船方也会证明非故意或无重大过失行为，免负赔偿之责。

223. 国外某果品公司向韩国出口一批香蕉，交货条件是成本加运费价（CFR），该果品公司与 A 船运公司商洽好装运日期，但未向船公司索取装货单。香蕉按时运送到码头并通关后才发现船未准时达到，之后，该船又因卸货而耽误航期达六天之久，该果品公司为免遭退关损失，通过船公司要求在开航前由货主出具“具结书”保证一切损失均由货主负责。到目的港后，香蕉已全部腐烂，并遭买方拒付（unpay），船公司是否应负全部责任并赔偿该果品公司损失？

由于卸货而耽误开航，致使开航日期延迟六天。本案中货方没有装船单据，船方也不负责延误开航之责。

海运承运人对非承运人或其代理人的责任所引起的货物的损害灭失概不负责，而且船公司在提单背面条款中也列明此项。如《中国远洋运输公司提单条款》明示：舱面货、活动物或植物的接受、装载、运输、保管和卸货均由货方承担风险，承运人对其灭失或损坏不负赔偿责任，本案中香蕉虽不属此列，但托运人向船方出具“具结书”，保证一切损失均由货方负责，则船公司不包腐烂赔偿责任。CFR 条件成交，卖方负责租船订舱，其在觅船时应注意租用适当船只（本案中应装冷藏船或通风良好的通风船），以避免损失。一般在买卖合同中对此应有规定，否则发生租船不当时易发生纠纷。

224. 某厂向国外出口一批货物，依据合同该批货物应装于舱内并投保一切险，船方

因舱位限制而把它装在甲板上，加保甲板险，结果发生海损，因为该厂的投保额与货主的投保额发生差额，保险公司要求船公司负担差额，遭到拒绝，请问该如何处理此事较为妥当？

在贸易实务上，舱面货问题是一个较为复杂的问题。《海牙规则》第一条第3款把舱面货（即甲板货）和活动物排除在“货物”之外，而《中国远洋运输公司提单条款》则对舱面货作下规定：舱面货、活动物和植物的接受、装载、运输、保管和卸载均由货方承担风险，承运人对其灭失或损坏不负赔偿责任。《1978年联合国海上货物运输公约》（即《汉堡规则》，目前尚未正式生效）对此项在第九条作如下规定：承运人只有在依据和托运人签订的协议或该特定贸易的习惯，或为法规或条款所要求时，才有权在舱面载运货物……。如果违反这条规定而在舱面载运货物，或者承运人不能按照有关规定援用有舱面载货的协议，则虽有第五条第1款的规定，承运人对完全是由于舱面载货而造成的货物灭失或损坏以及延迟交付，应负赔偿责任。他所负责的程度，应分别按照本公约第六条或第八条的规定加以确定。

就本案来说，货主已经投保甲板险，则发生海损时，如果责任在货主，则货主可由保险公司求得补偿，如果责任在于船方，货主依然可由保险公司取得海损的补偿，而保险公司则取得代位求偿权以向船公司索赔，货主没有向船公司协议的义务。

225. 向国外出口烟叶，以 CIF（到岸价格）成交，所租赁船在上航次卸载钢轨时，由于吊货不慎，钢轨在舱底板上拖曳而过，且有几次脱钩坠落，致使舱底板遭受损伤。卸货完毕后，船员未仔细检查舱底板，随即在本航次中卸载烟叶。同时，该船又装载自用燃料油 2000 吨，装入该货舱下面的双层底舱。装毕后，经轮机长计量，发现缺油 150 吨；于是测查该货舱排水沟，发现积油 4 英尺深，可见油已漏入货舱。但该船因急于开航，未采取任何措施，听凭烟叶浸泡在油之中，致交货时买方拒收。问我方如何向船运公司索赔？

案例中货物受损系船公司责任。卖方可持有货物检验证明及其他证据向船公司索赔。在索赔时可检具以下理由：

（1）船员在受载前未对货舱进行认真检查，不能确保货舱适合于受载烟叶。而《海牙规则》则规定，承运人有责任在开航前和开航时克尽职责，使货舱、冷藏舱和该船其他装载货物的部分适宜和安全地收受、运输和保存货物。

（2）该船在载燃料油过程中，船只没有经常测查舱内排水系统是否有漏油情况。

（3）而且船方在已发现大量积油后，仍采取不负责任态度，听凭烟叶受损。而按《海牙规则》第三条第2款，承运人对货物的责任包括装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载七个方面，在上述各环节中承运人都要适当地、谨慎地行事，如果由于他的疏忽或过失，致使货物受到损坏，承运人应负赔偿责任。

226. 我公司租用集装箱服务公司的集装箱，装完货后交付船运公司，但货到目的港后却发现货损，是否应由船运公司负责？

在海运中，托运人和承运人的责任范围都有一个大致限定。在集装箱运输时，如果集装箱是由货方提供的，承运人将不承担货物的积载、配置、衬垫、理货、清洁、灭失等工作，而由托运人对其所租用集装箱检查和清理后自行装货并加封。如果因此而发生集装箱的超载或集装箱内部积载和配置货物的方法不当、衬垫不善、不清洁、不干燥、有异味、有害虫、数量短少、包装破损、货物变质等情况，按惯例应由托运人负责。而且，如果由于托运人上述原因造成集装箱设备损坏，托运人也应负赔偿责任。

集装箱运输中承运人的责任，如果是拼箱货物，由船公司或其代理人装，是与传统海运中相同。而且，在集装箱运输中，承运人通常对下两种情况不负责任：①交货时托运人的签封没有损坏或异常但货物发生短损；②集装箱在承运人管理期间，受到海关或其他有权启封检查机构对集装箱开箱检验，由此而发生货损。

227. 货物由货轮装运，海运途中海水从二层甲板间船舷裂缝漏入，致使海水进舱，造成货物遭到海水湿损。货主认为船舶不适航，要求船方赔偿损失，但船方坚持说航海日志表明该船装货前后，未发生任何事故，而且船舶曾经船级社检验合格定级，认为海水浸入是由船舶潜在缺陷所致，从而拒赔，请问是否成立？

在海运中，承运人在开航前和开航时克尽职责，使船舶适于航行，即承运人须保证船舶具有完成预定航程的航行能力。它包括船舶应该能够应付一般的海运风险，而且还能够完成安全运输货物的任务。一般船舶在建造时，由国家主管技术机构监督，并在营运时进行定期检查，由国家船舶检验局或船级社签发适航证书，以证明船舶具有适航能力。一般认为，在适航证书有效期，如果没有什么事故（如触礁、火灾等）表示船舶已出现问题时，该船就被认为具有适航性，而不必要在每一次开航前，再作详细的检验，又因为船舶在开航时经过谨慎处理而仍不能发现的潜在缺陷（Latent Defect），可以不作为不适航论。所以，本例中，船运公司因此拒绝赔偿货方损失，货方也没有其他更好的办法，只是如果已投保水渍险或一切险，可向保险公司求得补偿。

228. 国内某厂出口一批货物，以 FOB 广州价格条件成交。交货后，由于船舶装载问题在广州港翻船，此时广州港务局要求各货主支付打捞费用，请问：①这笔费用该由谁负担？②如果该船舶在广州载货后驶往厦门载货再由厦门驶回广州载货，然后再由广州港准备驶往国外时在广州港翻船，则风险又该如何分担？

（1）依照国际商会（ICC）制定的《国际贸易术语解释通则》，在 FOB（船上交货）价格条件下，卖方须负担将约定货物运至装货港装载于指定船舶上的一切风险和费用，而货物装载船上以后的一切风险及包括运费的各项费用，则由买方负担。

在本例中，出口商没有理由负担此项货物打捞费用（当然，他可代买方暂时垫付）。因为货已装船，买方应负担以后的运输风险与费用，因此，应负担此项打捞费。若翻船是由于船方责任所致，买方在负担此项费用后，可向船方进行索赔。另外，港务局在打捞起货物后，对货物都有留置权（Lien），待取得报酬后再予放货。

（2）若船舶在广州装货后驶往厦门载货再由厦门驶回广州载货，然后再由广州港准

备驶往国外时在广州港翻船，其有关风险和打捞费用的负担与以上相同，即由买方负担。

229. 交易条件为 CIF。出口商出口时已付完运费且已装船，后因租船公司无法付船租给船东，而船东将货运到目的地后，还向买方要求额外费用，否则不将货物放行，请问，此额外费用应该由谁负责？假使买主无法领到货，出口商有没有责任？

依据国际商会《1990 年国际贸易条件解释规则》(Incoterms)，在 CIF 条件下，卖方须以自己的费用及风险将约定的货物装载于船上，并办理海上保险，于备齐海运提单及保险单等货运单据提供给买方后即算履行了交货义务。卖方在取得货运单据并交付给买方后，货物所有权也就转移给买方，买方须承担货物装船后的一切风险，并凭卖方提供的单据支付货款，如货物在运输途中发生损害或灭失，由买方负责向有关方面索赔。

在本例中，除非进口商能证明出口商在租船时有过失，否则不能向出口商索赔此额外费用，而应向租船公司求偿，若进口商无法领到货物，出口商不负责任。

230. 货物进口条件是船边提货，但货船抵达卸货港而因运费尚未解决，船公司不给签发小提单，假如要求船运公司出示准许报关而不准提货的小提单，船公司依要求给予办理，会对船公司有何不利？

所谓小提单 (delivery order, 简称 D/O)，是指船公司交给收货人 (consignee) 凭以向船上或仓库提领货物的凭证，通常执有提单的收货人须向船公司换领小提单，至海关办理报关纳税手续后方可提货。小提单内容与提单大致相同，只是还注明了货物到达目的港的日期及存放地点。在运费到付 (freight collect) 情况下，收货人尚须先付清运费及各项费用后方可换领小提单，因此对于船公司来说，小提单有控制运费收取的作用。

本例中，如运费预付 (freight prepaid)，且船公司已签发提单，则船方不得拒绝签发小提单供收货人报关提货，且对于未收之运费不得行使货物留置权，此时船公司应对运费风险负责。若为运费到付 (freight collect at destination)，虽言明运费预付但在托运人尚未付款且船公司未签发提单的情况下，船方若依收货人要求在收到运费前签发只准报关不准提货的小提单，因这种提单只有在报关完毕后送回船公司经背书始可提货，所以船公司一般来说并无风险。但由于有海关或仓库因不熟悉这种提货手续而凭未经船公司背书的这种小提单就准许收货人提货的可能，因此船方在这种情况下往往要求在收到运费后才签发小提单。

231. 合同上注明装船日期为 3 月 1 日以前，但信用证上注明为 3 月 15 日以前，请问应何时装船？

国际商会 500 号《统一惯例》在第三条中指出，信用证与其可能依据的销售合约或其他合约是性质不同的业务。即便信用证中包含有关该合约的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束。

由此可见，信用证是独立于买卖合同的文件。它是开证行对受益人的信用担保，开证银行只对信用证负责。信用证是否与合同相符，甚至有没有买卖合同，开证行不必过问，

只以信用证做为唯一的根据。而买卖合同则是出口商与进口商之间缔结的买卖货物的契约，它规定了买卖双方的权利和义务，对双方具有约束力。因此，在合同与信用证内容有出入时，尽管符合信用证规定，仍可能违反合同，造成违约。

本例中，出口商若在3月1日以后、3月15日以前装货，固然可凭信用证取得货款，但显然违反了合同。进口方可以此为由，要求出口商赔偿延期装运的损失。因此，为避免纠纷，出口商应力争在3月1日前装船，这样既符合信用证规定，又符合合同要求。若实在无法在3月1日前装运，则应及早与进口商联系，要求其同意可在3月1日至15日之间装船。

232. 大连某厂从日本进口一批汽车零件，装箱单及提单均载明21箱，而实际到达大连港时，却漏装了一箱，而漏装的一箱在一个月后才补运送来。船公司要求该厂再缴一箱的运费，请问：①这是否合理？②如果此箱漏装是船公司的过失所造成的，是否可要求其赔偿？③该箱应如何办理报关手续？

（1）不合理。既然承运人和托运人之间有关运输条件及双方权利义务以提单作为运输契约的凭证（Evidence of contract of freightment），承运人就应严格按提单上所载内容履行其运输义务，否则即构成违反运输契约。本例中，提单中载明为21箱，则船公司已依提单数量收取运费，因此无理由再向货主要求补交运费。但如果短装是由于托运人责任所致（如唛头不符或标志不清等），则补运费用应由托运人承担。

（2）可以要求赔偿。如果漏装确属船方过失造成，收货人有权在收货不足时向船方提出索赔要求。但若在提出索赔后，船方经查询短卸货物已补运时，船公司可以此为理由拒绝货物赔偿，除非该补运货物发生损坏或有迟到损失。

（3）这一箱漏装货物，事后由他船补运进口时，仍应按通常手续办理报关。在缴纳关税时，可分两种情况处理：①如在原来报运进口21箱时，已按规定缴进口关税，而在查验或提货时发现短卸一箱，并已将此短卸通知海关备案，那么，事后补运进口的这一箱，可以免交进口关税。②如果在原报过进口21箱时只缴纳了实际收到的20箱的进口税，而对漏装的一箱未付关税，则在事后补运进口时，该箱应按规定纳税。

233. 上海某厂以CFR条件进口货物，合同上规定目的港口为上海港，而货船却将货物运到了广州港。请问，船公司是否应负责转运到上海港？如果是该厂自行将货物由广州转运到上海的，这笔转运费用应由谁来负担？

如果海运提单上的目的港为上海，则船公司就应严格履行运输契约，将货物送到上海港，否则，便属违约行为。在此例中，船公司理应负责从广州港到上海港的转运费用。如果货物已由该厂自行转运，则该厂商应向船公司索偿费用。

234. 贸易商将信用证转让给供货人，其中信用证规定卸货港为甲港口，供货人将约定货物装上船，各项单据也完全符合信用证上条款，但最后船公司却将货卸在乙港口（提单上打甲港口）。请问从乙港运到甲港的费用，应由谁负担？

由于出口商供货人完全按照信用证上规定，装船并取得所要求的单据，因此他并无任何责任。船公司既然签发了在甲港口卸货的提单，就应严格履行其义务，但它却违反运输契约，将货物卸在乙港，因此应负担此项拖运费，当然，供货人虽没有责任，但仍可协助进口方向船公司索赔。

235. 上海某厂以集装箱装运出口一批货物到国外，交易条件是成本加运费价（CFR），目的港大坂。货物出口数日后，买方来函要求该厂支付大坂码头到集装箱集散仓库之间的运费。该厂以该项运费属于买方本身的内陆运费为由拒付。请问，该项运费该厂是否该负责？

该厂没有负担这笔费用的责任，该厂的拒付理由是正常的。国际商会《国际贸易术语解释通则》1990 规定：CFR 是指成本加运费。此例中上海某厂出口，卖方和买交易条件是成本加运费价，目的港为大坂。大坂到集装箱仓库之间的运费不在卖方所支付的运费范围内。

又根据《美国对外贸易定义 1941 年修正本》第 IV 条款规定：（在 CFR 条件下）买方“在船到达时受领货物并负责办理货物的随后一切运转，并支付其费用，其中包括按照提单条款的规定从船上提货。支付起岸的一切费用，包括一切税捐和在指定目的地点所需支付的其他费用。”所以，这笔运费该由日本进口商自负。

236. 贸易条件为成本加运费价（CFR），目的港伦敦。因台风关系运输被推迟了两个月，货物运到目的地后，买方提货时，发现货物浸湿受损，承运人应负何责任？

《联合国 1978 年海上货物运输公约》第五条第一款规定：“除非承运人证明他本人、其受雇人或代理人为了避免该事故的发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施，否则承运人应对因货物灭失或损坏或延迟交货所造成的损失负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或延迟交付的事故，如同第四条所述，是在承运人掌管货物期间发生的。”此例中，因台风而推迟到货的责任，出口商原则上可享用免责条款（若合同中有此条款规定的話）。至于因台风货物遭受浸湿，原则上出口商也可免责。如果进口商已投了基本险，则可向保险公司索赔。

在此需要提醒出口商的是，在成本加运费价条件下，如果在装船时（或装船前），出口商未向进口商发出装货通知（Shipping Advice），导致进口商未能适时保险（设进口商未投预约保险）则出口商难免要负担一部分责任。所以，出口商无论按 FOB 价或 CIF 价或 CFR 价成交，都应在装船时或装船前，尽快发出装船通知。

237. 上海某厂从国外进口货物，以到岸价（CIF）成交，目的港上海港，但船公司却把货物在广州港卸下，并言明：“从广州到上海以火车及轮船运送所需时间相同，”而事实上延误时间超过 20 天，在此情况下，我方是否可向保险公司或向船公司提出赔偿？损失赔偿的范围多大？是否由装运人提出较为恰当？

本案涉及当事人有船公司、收货人、托运人和保险公司。船公司未按运输合同规定的

卸货港卸货，构成违反合同，应赔偿由此给货方带来的损失。这种损失赔偿范围包括实物货物损失、由于船方原因使交货延迟所致损失、广州至上海的运费、保险。收货人已取得物权凭证，可以受货人的地位向轮船公司要求赔偿。在 CIF 条件下，卖方负责租船订舱，签订运输合同，托运人可以在受货人和船方之间协助解决。实际上，由于是 CIF 条件，受货人可以向托运人询问，由运输合同签订的托运人一方向船公司交涉。此案中保险公司应当不负赔偿责任，因为保险公司的赔偿责任是基于保险事故所致的货物损失。而且未经保险公司的同意擅自变更其卸货港，保险公司只承担货物到达广州港卸货时为止的责任。

238. 报关行误将提单中的一份寄给买方，而押汇提单内容有误，在没有整套单据（full set）的情形下，如何向船公司解释而改正提单的错误？在这种情形下，船公司是否可拒绝更正？

提单更正是由于原来提单填写有误，船公司答应托运人的要求所为。在不损害船方利益时，船公司有更正提单的义务，但提单更正需要更正整套单据，否则会导致提单更正无效或导致纠纷。在本案中由于报关行误将一份提单寄送给买方，船公司有理由拒绝在余下提单上更改，由此造成损失由责任方报关行负责。但实际中，船公司在接到托运人（货方）的请示后，可指示其在国外分公司或代理人按照托运人（货方）要求一齐更正，或者等到被误寄的那份提单更正以后再行更正托运方所提交单据。船方可要求托运人（货方）承担这种更改所衍生的费用。

239. 某公司收到的信用证对于提单有如下规定“made to order of shipper and endorsed to order of Bank of America NT&SA”。请问：应如何制作提单？

由信用证指示可知，该提单为指示性提单（order B/L），收货人（consignee）由托运人（shipper）指定。该提单还需以特别背书（special endorsement）转让给美洲银行。

在制作提单时，应在收货人栏填写“to order of × company（shipper）”。然后，在提单背面背书：“Deliver to the order of Bank of America NT&SA for and on behalf of × company signed”。

240. 某公司收到从马尼拉开来的一张信用证，其中有如下条款：约5000吨水泥，装运不得迟于1990年4月30日，允许分批装运，其它条件有，1990年3月31日或以前装运约3000吨，4月30日以前装运约2000吨。请问：①2000吨部分可否在3月31日以前装出？②3000吨部分规定3月31日以前装出，那么此3000吨可否在3月31日以前分批装出？

（1）详细考察信用证意义，并分析买方意图，此交易应系买方意欲分期收货，即3月份收3000吨左右，4月份再收2000吨左右。其原因有可能是买方因仓储能力有限等而无力一下处理全部货物。因此，信用证上虽未明确写出第二批的2000吨不得于3月31日以前装运，出口商也只能在4月内将其装出。否则，买方有可能借口装运条件未依信用证规定而拒绝付款。

(2) 对于分期装运的每期应装运的货物是否可以再分批交运, 信用证中也没有说明。一般来说, 虽然实务上也有将每期货物再行分批装运的做法, 但最好还是将每期货物一次运出, 以免引起纠纷。在这种情况下, 出口商还可同开证行接洽, 询问该条款的具体含意和细节。若在取得开证行的每期货物仍可分运的确认后, 可以将每期货物再行分批装运。

241. 大连某厂向中东地区出口货物, 合同中规定可分批出口, 但信用证上对分批出口并无规定, 请问是否可以根据合同规定分批装运? 分批装运的方式有几种情况?

根据《跟单信用证统一惯例》(国际商会 500 出版物) 第 40 条规定“除非信用证另有规定, 允许分批支款及或装运”。大连某厂所接信用证如果没有注明必须一次装运, 而实际上注的是“可分批出口”, 那么可以按照合同的内容, 分批装运。

分批装运的方式, 根据信用证的规定, 大约有下列情形: (1) 信用证不限定一次装运, 但未规定分批装运的数量及时间。通常情形应按合同规定装运, 如果合同无明确约定时, 在最后装船期限内可自行规定分批装运的次數、数量和时间。(2) 信用证规定按期平均装运。例如货物 10000 箱, 分四次, 每个月装运 2500 箱。(3) 信用证规定定量不定期分批装运。例如货物 10000 箱应在四个月内分四次装运, 但不限定每个月一次, 只要在信用证装运有效期限内分成四次装运, 每次 2500 箱就行。(4) 信用证规定定量按期装运。例如货物 10000 箱, 分四个月四次, 每个月一次, 第一次 2000 箱, 第二次 4000 箱, 第三次 3000 箱, 第四次 1000 箱。具体哪一次多少, 由双方商定。

此外《跟单信用证统一惯例》第 40 条还规定“海运或多种类型运输包括海运时, 同一只船, 同一航次的多次装运, 即使注明已装船的运输单据具有不同的出单日期及/或表明不同的装船港口, 不作分批装运。”这种情况看起来象分批装运, 但因是同一船舶、同一航次、全部货物可同时到达目的港, 收货人可同时提货, 与整批装运并没有什么不同, 所以不作为分批装运。

242. 请指出下列何种日期是一张“装船提单”(Shipped on board bill of lading) 的日期? 为什么? (1) 货物于 5 月 28 日送交给船公司保管; (2) 货物于 6 月 1 日开始装船; (3) 货物于 6 月 3 日全部装完。

提单是船公司所发的货物收据, 也是托运人与船公司所订的运货契约, 同时也是持单人在目的地请船公司交货物的凭证, 从多种不同角度分为许多种类, 例如按货物是否已装船可分为“已装船提单”和“备用提单”。按照《联合国海上货物运输公约》第四部分第十五条第 2 款的要求, 货物装船后, 如托运人这样要求, 承运人必须给托运人签发“已装船提单”。一张“装船提单”的签发日期应该是托运的货物全部完好地装运上载运船只的日期, 即例中的“货物于 6 月 3 日全部装完”。如果签发日期填写货物开始装船的日期, 或货物开始送交保管的日期, 实际上货物并未全部装船, 仅仅装了一部分或根本还没有装上船。为此船公司把开始装货的日期或送交船公司保管的日期作为提单的签发日期, 这就违背了事实, 因为提单上应该是载的货物的全部数量并注明“已装船”。而事实上是否真的装上船, 或是否全部地完好地装上船都未定。这在法律上或是道义上都是不相

容的。因此，用开装的日期代替装船完毕的日期，或用送交船公司保管的日期作为已装船提单的签发，都是“倒签提单”，是违反国际惯例和公约的，一旦被发现，要承担法律和经济责任。

243. 信用证规定不得分批装运，但在押汇时，如果提单分两套，船名、航次都一样，只是装船日期差两天，这种情况是否可视为分批装运？

《跟单信用证统一惯例》国际商会第 500 号出版物在第 40 条规定，海运或多种类型运输包括海运时，同一船只、同一航次的多次装运，即使注明已装船的运输单据具有不同的出单日期或表明不同的装船港口，不作为分批装运论处。

一般对分批装运理解为：对一次成交数量大的货物，按合同规定可以分成若干批不同航次装运。而例中所述情形因为同在一个船舶上，且又同一船次，全部货物同时抵达目的港，货方可以凭提单同时提货，所以不作分批装运论。而且在押汇时银行也不会拒绝。统一惯例在四十四条后面又补充规定：货经邮寄时，如多份邮局收据或邮寄证明看来系由信用证规定的发货地并于同一日期盖戳或其他方式证实者，不作为分批装运。

而且对于其他的运输方式，如多份运输单据由不同的承运人或其代理人出具，表明同一出单日期、同一货物发运地或接受监管地和同一目的地者，不作为分批装运。

244. 如信用证规定分两批装运，而第一批未依期装运，第二批是否可以装运？该信用证是否因第一批未依期装运而失效？

对于分批交付货物的合同，如果一方当事人不履行对任何一批货物的义务，便对该批货物构成根本违反合同，则另一方当事人有充分理由断定对今后各批货物将会发生根本违反合同，该另一方当事人可以在一段合理时间内宣告合同今后无效。买方宣告合同对任何一批货物的交付的无效时，可以同时宣告对已交付的或今后交付的各批货物均为无效，即：如果各批货物是相互依存的，不能单独用于双方当事人在订立合同时所设想的目的。

例中卖方第一批货物未依期装运已使信用证失效，不仅第二批货物不可装运，第一批货物的货款也无法获得信用证的保障。依《跟单信用证统一惯例》第 41 条有关规定，如信用证规定在指定时期内分期支款或装运，而任何一期未按期支款或装运时，除非信用证另有规定，则信用证的该期及以后各期均告失效。卖方如要挽救，只有洽请进口商修改信用证，展延第一批货物或以后各批货物的装运期限。

245. 信用证上规定不能分批装运，而买方在原定单基础上要求减小部分货品。此时距离信用证有效时期很短，如若应允其要求减小部分不交货，则将来银行拒付时有无好办法对付？若不答应其减小，照原订单交运，则又有失双方的友谊。因时间关系无法请求买方修改信用证，请问卖方应如何处理？

信用证上规定不能分批装运，并且信用证金额与货值相当，但事后又要求减小订购数量，如果出口商果真减小数量，则在押汇时将会被认为是分批装运，而违反信用证条款。此时应该通知修改信用证金额使其与减小交货数量相适应。

如果时间紧迫，来不及修改信用证，出口商可以作下考虑：（1）拒绝进口商减小交货数量的要求，仍接原合同规定数量交货。按照惯例，卖方有权拒绝买方这种对交货数量的修改，只是在制单上谨慎处理，以免买方以微细瑕疵为由提请开证行拒付。（2）答应进口商要求，减小货运数量。在押汇时，出具赔偿保证书（L/I）请求银行给予通融，但这样有可能遭受对方拒付。只是在例中情况，买卖双方业务往来已久，不会担心遭对方拒付。但如果买方发生财务状况恶化，资金周转困难时，以这种赔偿保证书方式请求押汇，将来（特别是在远期信用证下）仍有可能遭拒付。

246. 买方开出的信用证比原定货品金额多出一部分（假定多 $1/5$ ），而信用证又规定不能分批装运，此时如按照买方原定货品装运，但与信用证金额相差五分之一，开证银行是否可能把此情形视为分批装运而拒付？如开证行拒付，该如何应付？（因为多出的五分之一金额，没有任何定货可装。）

假如信用证上有关货品数量及单价都明白列出，较易计算货值，也容易算出其多开金额，此时问题较小。但若未载明单价时，可能构成不足额支款的问题，而被视为有瑕疵而拒付。若既未载明数量又未载明单价时，依《跟单信用证统一惯例》第 39 条（b）项规定，除信用证规定货物的指定数量不得有所增减外，在付款总额不超过信用证金额条件下货物数量准予在增减各不超过 5% 以内伸缩……。卖方依原定货品装运，货值为信用证金额的五分之四，而在押汇时按信用证五分之四金额押汇，开证行将以信用证尚余五分之一金额（超过 5% 增减幅度）为由，认为出口商只运出一部分货物而违反信用证禁止分批装运的规定而拒付。所以为求万全，在收到信用证时，立刻请买方修改信用证。在实务上，这种多开信用证金额者不多见。或者若真出现此情况，卖方要求修改信用证时，可能买方为节省修改费用，而不修改信用证，只以书信告诉卖方不必挂虑，尽量按原订单装运押汇。此时卖方宜注意买方的信用，以免发生索赔。因为卖方在押汇时将会遇到困难，或须出具赔偿保证书，或将遭拒绝押汇，同时又将失去信用证的付款保障。

247. 如信用证规定分两批装运，第一批未如期装运，第二批则不能获得保障。请问：如果这两批货物的规格种类不同，该信用证是否失效？

依《信用证统一惯例》第 41 条规定，“如信用证规定在指定期限内装货，其中任何一期未按期装运，信用证对该期和以后各期货物均告失效，除非信用证另有规定”，尽管此两批货物规格种类不一样，仍受其限制。换言之即，第一批未依期交运，则除信用证另有规定，对该第一批货物和第二批货物，该信用证都应立即失效。

248. 上海某厂向非洲出口货品，在广州转船，但要从上海先后用两条船将货物运到广州，在广州再装同一条船。请问这种情况是否是分批装运？

《跟单信用证统一惯例》第 40 条 C 项规定：“凡在同一船只、同一航次中多次装运的货物，即使提单表示不同装船日期及/或不同装货口岸，当不作为分批装运论”。一批货物从上海先后用两条船装出而在广州合装同一船后运往非洲，因货运单据系在上海装船时

分别由船公司出具，该项单据已送交押汇银行转寄买方，从上述规定应推定为分批装运。因为虽然在途中合装一船及同一航次，但不能改变原单据上标明所发生事情。

249. 上海某纺织厂收到国外进口商开来的信用证购买棉布，其金额为 5 万美元（ $\pm 5\%$ ），数量为 10 万米（ $\pm 5\%$ ），同时规定允许分批装运，因此该厂第一批出口数量为 98000 米，汇票金额为 49000 美元，随即又打算再装运 7000 米，价值 3500 美元，请问第二批的出口是否违反了信用证的原意？实际上该批货后被拒收，请问是否合理？

本交易中棉布数量及金额均有 $\pm 5\%$ 增减幅度而且允许分批装运，但信用证总金额却没包括可增 5%，出口商如欲按 $+5\%$ 分两批交货，则第一批货物数量最好为 60000 米或最多不超过 90000 米，第二批装足余数，不足之金额，可请押汇银行以托收方式处理。现在出口商出口第一批装运 98000 米，已符合 -5% 的数量，因多装或少装关系买卖双方利益，若当时货价下跌，则买方自可拒绝再装而不致于违反 $\pm 5\%$ 的约定。

250. 信用证上的受益人为一出口商，但其制造厂注明是两个厂，规定分二批装运，原来进口商同意分二批装运的意思是因为制造厂有两厂，且地点不同，结果在实际装船时，每个制造厂家都分两批发货，即分四批出口。此时进口商提出要求超过二次的报关运杂费由出口商支付。请问出口方该如何办理？

分批装运乃系订购的货物分作数个航次装运。本案中，合同双方是进口商与出口商，出口商与制造厂之间合同与进口商无直接关系，分批装运系指出口商而言。故本案中出口商对分批装运理解有误。如信用证已规定限分两批装运，则实际上分为四批，押汇银行应付审核不严之责任。其超过二次的报关费以及可能溢付的高于最低运价而付运费，均应由出口商赔付。

251. 信用证上注明可分批装运，在第一批出口后，第二批因规格变更，买方同意，另开信用证。这样，在第一批出口后对信用证的余额，银行该如何处理？买卖双方该办理什么手续？

既然买方同意另开信用证，卖方自可将未用尽的信用证退还买主（通常可通过原通知行退回），只是须在收到另开信用证后退还。因为买方虽同意另开信用证，而实际上若不开来，则卖方将吃亏。另一方面，若买方虽同意另开信用证，但未收回原信用证之前即贸然另开信用证，则又难免有风险。因为卖方可凭原信用证再装出原来规格的物品押汇取款。比较妥善的办法是：买方在另开信用证上注明：“This L/C will be operative only when the beneficiary surrenders the L/C No. $\times \times$ with remaining balance of US \$”（此信用证唯有在受益人放弃第 $\times \times$ 号余额为 $\times \times$ 美元的信用证时有效）或在致通知银行的 Covering letter（详函）上以红字注明：“Please deliver this L/C to beneficiary against their surrender of L/C No. issued by us dated.....with remaining balance of US \$”（请在受益人放弃第 $\times \times$ 号，我方于 $\times \times$ （日期）办理的余额为 $\times \times$ 美元的信用证时将此信用证交付之）。

252. 信用证上注明不可分批装运，出口商实际出口数量不足并且也没有再装的意思，此时押汇银行该如何处理？

信用证上既注明不可分批装运，出口商自应按信用证规定数量一次装出。但因在许多场合，如要求装出数量不多不少，在技术上有所不允。所以《跟单信用证统一惯例》第39条6款规定：“除非信用证规定货物的指定数量有所增减，在付款总额不超过信用证金额条件下货物数量准予在增减各不超过5%限度内伸缩，但信用证已规定货物数量按包装单位或按个体计数时，此项伸缩则不适用。”换言之，虽然信用证规定不可分批装运，但只要信用证没有另外的特别规定，则实际交运量不超过5%或少于5%的范围，即应视为合乎信用证规定，而不违反“不可分批装运”的条件。但这种溢短量规定对于数量以包装单位、或容器、或个别件数计算者不适用。因为以包装单位、容器或个别件数计算者，要交运正确数量，在技术上没有困难。就本案而言，出口商装运数量不足，如在上述5%范围以内，且数量是否以包装单位、容器或个别件数计算未作说明，则视为未违反规定，银行自可接受押汇；如上述条件不成立，视为违反规定，拒绝办理押汇业务，以免承担单证审核不严责任。

253. 信用证与合同中都注明了交货日期（装船日期），但合同中没有提到关于违约罚款或其他处理办法。假如卖方延期交货或不交货，按国际惯例是否构成违约行为？买方是否有权提出控告？

《联合国国际货物销售合同公约》第30条规定：“卖方必须按合同和本公约的规定交付货物，移交一切与货物有关的单据并转移货物所有权”。第33条规定：“卖方必须按以下规定的日期交付货物：（1）如果合同规定有日期，或从合同可以确定日期，应在该日期交货；（2）如果合同规定有一段时间，或从合同可以确定一段时间，除非情况表明应由买方选定日期外，应在该段时间内任何时候交货，或者（3）在其他情况下，应在订立合同后一段合理时间内交货。”第45条第1项规定：“如果卖方不履行他在合同中和在本公约中的任何义务，买方可以（1）行使第四十六条至五十条的权利，（2）按第七十四条至七十七条的规定，要求损害赔偿。”所以，合同一经成立，卖方有按期交货义务，买方有如期付款义务。卖方如因不可预知或不可抗力因素不能如期交货时，应取得买方同意展延交货日期和信用证有效期，不可无故迟延交货或不交货。无故延期交货视为未完全履行合同义务，无故不交货视为根本违反合同。因此而造成买方损失，买方有权利要求赔偿，直至向有关机构提出控告。

254. 信用证规定不可分批装运，而出口商则分批装运了。买方因为某种原因急于提货而未拒付，但该批货物在提货后发现短装现象，此时进口商是否可以提出索赔？是应该向买方还是向保险公司提出？

短装乃卖方之责任，与保险公司无关，无法向保险公司索赔。本案先装部分之货运单据送达买方时，买方既已同意付款，则信用证不得分批装运的规定已失去意义。但卖方系凭借实装数量的商业发票及装箱单等向银行押汇，货物既有短装，则信用证应有剩余。买

方如仍需要，该项短装部分自可凭借本批到货公证报告向卖方提请补运，否则请银行将余款退还。如余款已被卖方兑取，则宜向卖方交涉索赔。

255. 某厂以每吨 60 美元离岸价（US \$60 FOB）从国外进口货物 300 吨。外国出口商开始以受台风影响为由延期交货，然后又以成本增加为由要求涨价一倍，否则拒绝交货。该厂因此而蒙受生产损失。该如何索赔？

贸易合同一经成立，双方均有履约义务。除非制造商停工或政府禁令输出或合同内订明认可涨价，卖方应依合同交货。其他不可抗力因素仅构成迟延交货。卖方如因物价上涨而毁约不交货，买方除没收其履约保证金外，可向卖方索赔所有的损失。《联合国国际货物销售合同公约》第 74 条规定：“一方当事人违反合同应负的损害赔偿额，应与另一方当事人因他方违反合同而遭受的包括利润在内的损失额相等。这种损害赔偿不得超过违反合同一方在订立合同时，依照他当时已知道或理应知道的情况，对违反合同预料到或理应预料到的损失”。第 75 条又规定：“如果合同被宣布无效，而在宣布无效后一段合理时间内，买方已以合理方式购买替代物，或者卖方已以合理方式把货物转卖，则要求损害赔偿的一方可以取得合同价格和替代货物交易价格之间的差额以及按照第 74 条规定可以取得的任何其它损害赔偿”。卖方如果不顾信用对索赔置之不理，可根据合同中仲裁条款（如果合同中有）或请对卖方有影响力善意第三者从中调停，以上方法不行买方可视情况考虑是否向法院申诉。

256. 向国外订购进口货物，如果是直接订购，即不通过中间商或没有中间商，在信用证开出后（双方并未签订合同），卖方如果要涨价而不肯交运，买方应如何处理较好？

此案中进口商已开出信用证，可见其订购单是确切数量和价格的订单。进口商订单送交出口商构成发盘。《联合国国际货物销售合同公约》在第二部分《合同订立》有以下规定：向一个人或一个以上特定的人提出了订立合同的建议，如果十分明确并且表明发价人在得到接受时承受约束的意旨，即构成发价，一个建议如果写明货物并且明示或暗示地规定数量和价格或规定如何确定数量和价格，即为十分确定。被发价人声明或做出其它行为同意一项发价，即是接受；缄默或不行为本身不等于接受。对有关货物价格、付款等的添加或不同条件，均视为在实质上变更发价的条件。接受得予撤回，如果撤回通知于接受原应生效之前送达发价人。合同于按照本公约规定对发价的接受生效时订立。而信用证与买卖合同或其他合同是不同性质的交易，虽然信用证可能以合同为基础。所以本案中进口商如果有确切证据表明卖方已接受发盘，合同已经成立，则可以向卖方交涉乃至索赔损失。假若出口商事实上没有接受发盘，依信用证不能确定合同订立，卖方如果要求涨价，只能认为是还盘，买方可考虑取消信用证另行采购，但若另行采购须付比此出口商更高价格时，可与这个出口商协商价格，催请卖方迅速交货。如果买方取消采购，则不妨警告卖方停止往来，视其反应再做处理。

257. 某公司进口货物一批，以集装箱运输，价格条件是到岸价（CIF），装运条件

是：整装整交（CY by CY）。该公司在集装箱货运站（CFS）提货，如果提货时发现破损，该如何索赔？其索赔单据除公证报告外还必须具备哪些单据？

整装整运，是指货物是由出口商自行装箱自行封箱。箱内内容如何，唛头如何，件数多少，船方皆不负责。货箱运抵进口港后搬入船公司的终点站，在终点站由船公司整箱交给收货人（买方）。因此，除非船方有过失，如集装箱破损，致箱内货物受损船方须依规定负责外，集装箱以完好情况交给收货人，责任即已完结；至于内容如何船方不负责。本案为整装整交，理应在终点站交货，而现在既然是集装箱货运站交货，其所以发生这种情形，应按其原因，视其情况判定责任归属，不应就认为船方应负责。又在整装交货条件下，实际是场至站交货（CY/CFS），在集装箱货运站拆箱时发现货物有破损，除非能证明船方有过失，否则船方也不负责。在集装箱货运站拆箱时，一般应有船方、海关、收货人及公证行派人会同理货，并且有理货计数单、检验报告、货物灭失/破损证明等，其发生破损的责任，可根据此种文件予以判定。无法判定时，可分别向船方、保险公司及卖方索赔人提出索赔。提出索赔时，除应注意时效外，应向被索赔人提出证明文件，如：公证报告、提单、保险单、装箱单、商业发票、索赔计算书等等。

258. 若货物的装运条件是集装箱装运，通常船运公司都在提单上注明由厂商（卖方）负责。如果货物运到目的地后发生短少时，船运公司当然不負責任，而厂商也不承認短少，则买方应该如何索赔？

集装箱运输的飞速发展是近三十年的事情。在集装箱运输中，船、货双方责任与《海牙公约》中存在一些矛盾。对上问题说明如下：在集装箱运输中集装箱装卸区的义务有：①按船方提供的出口舱单，联系拼箱货托运人，按时按批送货；②凭船方签发的订舱单，及时验收由发货人运来的货物，如遇异状，应在场站收据上批注；③货物装箱时，应申请理货计件，如有短缺货损，应在理货单证上注明。在进口拼箱货拆箱交货时，集装箱装卸区的义务有：①按船方提供的进口舱单，及时联系拼箱收货人分批约时提货；②拆箱卸货时，应申请理货计件验货，并签证。如有短缺残损，应在理货单证上注明；③注意原出口港对集装箱内货物有何异状或残损的批注。如有该项批注，在拆箱卸货时，应仔细查验，如卸货情况与原批注有出入时，应予加批，并向船方及堆场了解造成原因，以明确责任等。在集装箱运输中，承运人对拼箱货的权力义务，基本上与传统海上货运相同。只是承运人的责任是自货运站收货之时起，到卸箱港货运站为止。但对整箱货，承运人规定货方无论使用任何一方（自备、租用或船方提供）的集装箱，在自行装箱运送过程中，如由于该集装箱所引起的货方或其它人，包括第三者的财产生命的损害，承运人概不负责。在集装箱运输中，拼箱货的货损货差办理通知索赔和诉讼时效等，基本上与传统货运相同。但在整箱货运中，船方在目的港交货，只按集装箱的外表与收箱相同以及集装箱的铅封完好，即作为交货完毕，承运责任即告终止。但有一点，如果收货人在船抵目的港3天前，以书面要求船方开箱，按各个收货人分别交接者，如果开箱后发生货损货差，船方不負責任。所以，发生所问情况，收货方应取得拆箱卸货时的检验证明，向船方、托运方、货物装箱方了解原因，以其责任所在向其索赔。

259. 海上运输公司只负责集装箱的数量而不负责其中的货物，而集装箱大部分放在甲板上，如集装箱日久生锈，以致海水浸湿纸板而影响内部货物时，应如何索赔？

集装箱货物的运送，除危险品依规定禁止装在舱内外，非获得货主的同意不得装在甲板上，即集装箱货物通常都装在舱内。然而在整船集装箱运输时，船方为维持船体的平衡及其他考虑如停靠港作业之便利，不分甲板上或甲板下，而求装载计划较为自由。装在甲板上货物比舱内货物易遭受危险，如前所述，保险单条款虽以装载舱内为前提，然而海上运送人所签发的运货条款却规定运送人有权选择将集装箱装在甲板上或在舱内。此时在航海时，货品受损或短缺时，如保险公司事先知道集装箱是放在甲板上的话，保险公司只愿以单独海损赔偿险承保。此时，假如集装箱内货物因海水浸湿，保险公司是不赔的。若一定要保险公司按单独海损包括在内承保，则保险公司的费率必然很高。而船公司方面应可免责。如在装船时发现集装箱老旧易发生问题，则应在提单上记载“Container used and damaged by wear and tear”（集装箱因磨损而陈旧受损）或“Container used and rusty”（集装箱陈旧锈蚀）。对整船集装箱来说，总有25—30%的集装箱是在甲板上的，所以事先不易知道哪一集装箱是放在甲板上。向保险投保单独海损赔偿险或一切险，保险公司也接受。事后因海水浸入发生海损时，才知道集装箱是放在甲板上，那么这不是货主所能控制的，保险公司这时应予以理赔。

260. 信用证规定必须“由集装箱装运”（Via container），但由于集装箱运输船只很少有到达信用证所规定的目的港的。因此，我方请求外商修改删除此项条件。外国进口商电报答复可以删除“由集装箱装运”（Via container）条件，并说明可以凭该电报办理押汇，而不修改信用证。我方征询银行方面意见，银行认为很难凭此证押汇，但国外进口商又迟迟不肯修正信用证，仍坚持凭电报押汇。请问，我方日后押汇时该如何办理？

信用证既规定须以“由集装箱装运”（Via Container），出口商就必须以集装箱装运，否则押汇时，因提出的提单与信用证条件不符，会遭遇麻烦。虽然买方已来电同意删除“由集装箱装运”（Via Container）字眼，但因未经开证银行正式修正信用证以前，该买方的来电无法视为对信用证的修正书，对开证行无约束力，就是押汇银行也不会允许押汇。万全之策是坚持要对方通知开证行，将信用证修改，有必要时（例如交易金额大，或订货物已装妥，转售不易或即将发生污损），可向买方声明请其修改信用证，有关修证费用由我方负担。假如对方信用可靠，且本地银行也同意以赔偿保证书形式押汇时，为省费用，也可采用赔偿保证书来议付。此外，也不妨委请本地通知行向开证行要求删除“由集装箱装运”（Via Container），开证行会将结果通知我方。

261. 当我方向内陆国家出口货物时，船运公司一般不愿签发联运提单（Through B/L），因为其中还要涉及到两次报关（港口国家与内陆国家）。请就此情况做简要解释。

联运常涉及到转运问题。联运的货物从起运港到目的地必须经由不同工具的运载，即必须通过转运才能到达，手续相当麻烦。承运的船公司如沿途没有联运机构或代理人，一

般不愿意签发联运提单 (Through B/L), 更何况集装箱卸船后如经由陆上运输, 必须有现代化的运输设备才以便配合, 否则麻烦就更大了。对内陆国家做生意除非船公司愿意签发联运提单, 否则可以 FOB (起运港船上交货价即离岸价格) 报价由买方自行洽船承运。

262. 如果提单上列明一个“到货通知人”(Notify)(在纽约), 但收货人(Consignee)却有两个单位, 而提单内的两种不同物品分别属于以上两个收货单位所使用, 请问: (1) 船运公司是否应该通知以上两个收货单位? (2) 保险公司责任到何处为止? (3) 若报关提货由收货单位处理, 同两收货单位联络, 会因手续困难而造成延迟提货及损失, 责任应归谁负担?

《1978 年联合国海上货物运输公约》在第 4 条规定, 承运人(船公司)的责任期限从接管货物时起直至将货物交付收货人。第 15 条, 提单的内容上又规定提单必须载明“在由托运人指定收货人时的收货人姓名”, 船公司应以提单上所列“到货通知人”来通知其取货。一般地, 船公司如果有齐全的资料应当通知提单中所记载的“到货通知人”, 即便是有二个或二个以上的“到货通知人”也一样。

保险期限只与保险公司合同规定的海运保险起始地点有关。所以保险公司责任以保险单上所规定地点为止。

此项交易中, 卖方(托运人)已尽义务, 船公司至通知提货及收货人取货后责任期限已满, 在通知提货和取货这段时间内, 由于收货单位各方面原因(不可抗力除外)造成延迟提货, 或因此而导致船方损失或货物损失, 均由收货单位负责。

263. 如果信用证上规定不可以转运(Transshipment), 而船运公司由于没有直接开往进口地的船只而必须转运。假设该船运公司愿意出具证明书, 说明必须转运的理由, 请问将来此证明书能否为押汇银行所接收?

信用证支付方式下, 银行有从严审核单证义务。银行必须合理地小心审核一切单据, 从表面上确定其是否与信用证条款相符。各种单据如表面上有互不一致情况者即以单据表面不符信用证条款论(《跟单信用证统一惯例》第 15 条)。银行审核单据以信用证条款为依据, 而此案中船公司出具“必须转运证明”, 即不符合信用证条款, 银行审核时也不会考虑此单据的效力(除非买方另有规定)。所以到银行押汇时, 必须出具赔偿保证书, 押汇银行或有可能考虑通融给予押汇。

264. 如果承运船舶为同一海运公司所经营的班轮(Liner), 而实际上转船, 但并未增加费用, 而信用证上规定了不能转船, 此时应如何处理?

依《跟单信用证统一惯例》国际商会第 500 号出版物第 24 条, 除非信用证条款指定禁止转船, 银行将接受表明货将转运的运输单据, 但同一运输单据须包括全程运输。如果信用证内未注明禁止转船, 则在押汇时银行可接受转船的提单。现在信用证上既然规定不得转船, 如果提单上没有在印就的条文中声明承运人有权转船或船公司不愿意行使这一权利, 而实际业务中又有转船的必要时, 可以与买方洽商经买方同意可予以转船后通过开证行

取消不得转船这一条款。

265. 上海某厂出口夹板一批，条件是到岸价（CIF），并且已投保了一切险。当货物已全部装好，船刚要出上海港却与他船相撞，致使该船漏水无法开航，要进港维修将花很长时间。该厂为了顾全信誉，并且信用证期限也将要过期，只好改由青岛港出口，因此必须支付运费及其他费用，损失较大。请问：（1）船运公司是否应该负全部责任，并赔偿该厂的全部损失？（2）因抢救及时，货品未受损失，在此情况下保险公司是否应该予以赔偿？

海船碰撞，在《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》（1919年于布鲁塞尔）作了一些规定。海船与海船或海船与内河船舶发生碰撞，致使有关船舶或船上人身财物遭受损害时，不论碰撞发生在任何水域，对这种损害的赔偿，都应按下列规定办理：如果碰撞的发生是出于意外，或者出于不可抗力，或碰撞原因不明，其损害应由遭受者自行承担；如果碰撞是由于一艘船舶的过失所引起，损害赔偿的责任便应由该艘过失船舶承担；如果两艘或两艘以上船舶犯有过失，各船应按其所犯过失的程度，按比例承担责任；而船舶或其所载货物或船员、旅客或船上其他人员的行李或财物所受的损害，应由过失船舶按上述比例承担，即使对于第三者的损害，一艘船舶也不承担比此种损害比例更多的责任。所以，对本案中，如果货物毁损，可要求责任船方赔偿损失，但对于所述转港运输所遭受的费用损失，除非因船舶本身没有适航能力，船公司对此可以不负责任。

如若抢救得宜，货品未损，但在船舶碰撞中所遭受的共同海损分摊给上海出口厂商部分，在合乎保险条款情况下，保险公司可以赔偿。而对于船舶碰撞以外的间接损失和费用，保险公司概不负责（除非保险单中有特殊规定）。

266. 某出口商请船运公司先签发提单，前往银行押汇后，船运公司并没有将货物装上船，此种情形，应由谁负责？该出口商是否构成“假出口真押汇”？

预借提单，又称无货提单，是指因信用证规定装运日期和结汇期已到期，而货物因故未能及时装船，但已交到承运人掌握之下，或是已经开始装船而未装毕，托运人出具保函，要求承运人给“已装船提单”。这种情况下签发的提单即为预借提单。签发这种提单主要因为：信用证即将到期，买卖合同有被解除之危险；港口拥挤货物一时难以装船，发货人怕买卖合同被解除；船期延迟，承运人为了多揽货载。使用预借提单具有很大风险。凭这种提单押汇被视为欺诈行为，尽管托运人是被迫或非故意，仍可能被银行视为“假出口真押汇”。在正常情形下，出口货物未装上船之前，船公司是不肯签已装船提单的，倘若船公司应出口商之要求，于货物未装上船之前即开出已装船提单，结果又未能装船，则船公司要负担因此而产生的后果。在实际上卖方已将货物交付船公司，只因某种原因未装船，主观上不构成假出口真押汇，但银行似乎没有审查此之义务，仍可被视为事实上构成假出口真押汇。这时，解决办法是由船公司设法将货品装上另一船只，并另签发提单，通过原押汇银行向国外调换原融通提单，同时由卖方函告买方原委，可能会避免造成严重后果。当然，这种失常的行为，可能会使出口商蒙受信誉上损失，尤宜谨慎。

267. 如果信用证上未注明必须是已装运提单 (On Board B/L), 是否可凭备运提单 (Received B/L) 押汇?

已装船提单 (On Board B/L or shipped B/L) 是当货物装上船以后, 由承运人签发给托运人的提单。它载明了具体装货船的船名和装船日期。备运提单 (Received for shipment B/L) 又称船边提单 (Alongside Bills), 是承运人收到托运的货物待装船期间, 签发给托运人的提单。这种提单上没有明确的装船日期, 一般也无装货船名。即使注明船名也多系拟装船名, 货物何时装出, 装在什么船上都未肯定。在国际贸易业务中, 一般信用证均规定卖方须提供已装船提单。我国出口贸易中亦是如此。按《跟单信用证统一惯例》有关规定: 除非信用证有不同规定, 提单必须表明货物已装上或已装运至指定船只, 即卖方提供的提单除非信用证另有不同规定外, 必须是已装船提单, 买方和银行一般都不接受收货备运提单, 因此, 当货物装船后, 尚要换已装船提单, 或者由承运人在收货备运提单上加注“已装船”(On Board) 并注明具体装船船名 (Ship's Name) 和装船日期 (Shipping Date)。这样, 收货备运提单, 就成了已装船提单, 完善了已装船条件。关于这一点, 《1978 年联合国海上货物运输公约》第 14 条第 2 款有规定: 货物装船后, 如果托运人作此要求, 承运人须为托运人签发“已装船”提单。“已装船”提单除载明本条第 1 款所作规定事项外, 还须载明货物已经装上指定船舶和装船日期。如果承运人已在先前就某些货物签发提单或其他物权凭证, 则经承运人要求, 托运人须交还此项单证, 换取“已装船”提单。承运人为了满足托运人对“已装船”提单的要求, 可以修正任何先前签发的单证。如果修改后的单证载有“已装船”提单所需载有的全部情况, 统一惯例第 23 条规定, 除非信用证明确要求已装船的运输单据或不符合信用证其他规定或不符合第 24 条规定, 银行将接受表明货物已接受监管或收妥待运的运输单据。

268. 以空运方式进口时, 如果信用证指定最后班机必须用某某公司的班机运抵目的地, 但起运地并没有该信用证所指定公司的班机, 出口商取得的是另外一家的航空公司的空运提单, 是否能凭此提单顺利押汇? 如届时运抵目的地的飞机并非所指定的班机, 可否予以拒付? (原价格条件是 FOB)

这里所指最后班机是针对第一承运人而言。在空运提单有如下栏:

Routing and Destination (航班和目的地)

by first carrier	to	by	to	by
(第一承运人)	(目的地)	(班机)	(目的地)	(班机)

如空运提单上注明最后一阶段的承运人的名称即为信用证所规定者, 即为符合信用证之规定, 押汇将不发生问题。反之, 若与信用证规定不符, 押汇时将遭遇困难。如果空运提单上注明之最后承运人的名称与信用证相符, 则纵使实际上的最后承运人与信用证不符, 理论上不能拒付, 因为依《跟单信用证统一惯例》第 13 条“银行必须合理地小心审核一切

单据，从表面上确定其是否与信用证条款相符。各种单据如表面上有互不一致情况者即作为单据表面不符合信用证条款论”。又依其第 15 条，“银行对任何单据的形式、完整性、正确性、真实性或法律效力，以及对单据中所载或附加的一般及/或特殊条文，概不负责；并对单据中有关货物的叙述、数量、重量、品质、状况、包装、交付、价值或存在，以及对货物的发运人、承运人、保险人或其他任何对象的诚信、行为及/或不行为、清偿能力或执行能力、资信情况等亦概不负责。”

269. 某出口商根据信用证条件备妥单证送往银行押汇，但押汇银行对部分不符的单证未令出口商更改，即行发送，以致被开证银行拒付。请问：出口商是否可以向押汇银行请求赔偿？

《跟单信用证统一惯例》第 15 条做以下规定：“银行对于任何单据的形式、完善性、正确性、真实性或法律效力，以及对单据中所载或所附加的一般及/或特殊条文，概不负责；对单据中有关货物的叙述、数量、重量、品质、状况、包装、交付、价值或存在，以及对货物的发货人、承运人、保险人以及其他任何对象的诚信、行为及/或不行为、执行能力或清偿能力、资信情况，概不负责。”而且，各地银行在办理押汇业务时，常明示押汇银行和客户之间责任。如有的出口商在外汇银行申请押汇时，除初次押汇须提出 L/H（质押权利总设定书）之外，每次押汇时都须签具出口押汇申请书。在质押权利总设定书中有以下约定：“兹授权贵行……于汇票提示……而被付款人拒付……时，……得向敝厂（出口商）发出汇票收偿……”，在出口押汇申请上又有“本公司（出口商）负责保证决不使贵行（押汇银行）买入上项票据而致遭受任何损害，上项票据如有退票拒付之情事，……本公司于接获贵行通知后，愿立即如数以原币加息偿还，并愿负担一切因此而支出之费用”。所以，有此情况时，出口商押汇文件因有瑕疵而遭拒付时，其应负退款偿票之责任，此时押汇银行无须引用《跟单信用证统一惯例》第 13 条来推卸责任。当然，押汇银行这种冒险做法，可能招致一些损失。如万一出口商财务状况恶化或破产，押汇银行可能无法追回票款；即使可处分该单证所代表之货物，往往也要蒙受若干损失。另外，押汇银行的这种审单不严，也会招致押汇银行名誉上损失，同时失去客户对押汇银行的信任。

270. 如果出口条件为离岸价加运费（CFR），而提单上注明“船方不承担卸货费用”（FOB）时，这笔卸货费用应由谁来负担？如果出口条件是“东京到岸价格”（CIF 东京），而卖方装载的轮船在东京港口并不靠码头，而是由驳船卸货时，所发生的卸货费用应由谁负担？

《1990 年国际贸易术语解释通则》离岸价加运费和到岸价格中买方义务有一条类似规定：买方必须在约定的目的港领收货物，负担除运费以外的货物在海运过程中的、到目的港为止的一切费用以及卸货、驳运费和码头费在内。但如上述费用已包括在运费之内，或在支付运费时已由船公司收讫者不在此限。如货物是按“成本加运费（加保险费）包括着陆费在内”出售的，则卸货费，包括驳运费和码头捐，均由卖方负担。在实际业务中，码头货物装卸是船货双方的联合作业。除船约另有规定外，各方当事人应负有关的各费用

和风险。用班轮运送，习惯上装卸责任均由船方负担，货方应负责在船旁交货及船旁提货，即一般所谓的埠头交货条件（Berth term）。不定期货船对各项费用之划分一般有明确规定。当“F.O.”（船方不承担卸货费用）时，即卸货船方不负责，卸货工人由货方指派，并负担卸货费用及其风险。按本例交易条件，除另有约定或习惯外，卖方只负责提供“已装船”提单，即可不必负担其他有关运输的费用。而提单上注明“F.O.”字样，显然卸货港的卸货费用应由买方承担。在 CIF 东京条件下，船可能只停在港中浮筒而不靠码头，货主提货时须雇驳船前往船边提货。这种驳船费用一般由买方承担。

271. 广州某厂以空运方式向英国出口一批货物，价格条件是广州离岸价格（FOB 广州）。由于英国进口商有钱留在广州，坚持运费在广州先付，因此航空提单上注明“运费已付”（Freight prepaid）。请问银行是否会同意押汇？如果银行拒绝，除要求英国进口商修改信用证外，有什么其他的补救办法？

信用证既然规定价格条件为 FOB，我方厂商只要提出“运费到付”（Freight Collect）的航空提单即可，而如果出口商提出的航空提单却为“运费已付”字样，似乎对买方只有好处，应不致于遭到拒付。然而在信用证付款方式下，出口商所提示的货运单证应与信用证条件严密一致，既然是 FOB（离岸价格）交易，除另有特别规定，出口商如提出“运费已付”的航空提单，即与信用证条件不符，因此开证银行有权拒付，押汇银行也可能要求出口商提出赔偿保证书，或甚至拒绝接受押汇，不守信用的进口商也可能趁机拒付以要挟出口商降低货价。就本案而言，似以修改信用证方式办理较妥，如进口商坚持不修改信用证，或因时间来不及或因情面或费用关系不便要求进口商修改信用证时，也可以要求航空公司不要在航空提单上注明“运费已付”字样，而在垫支运费时，请航空公司另出已支付运费的证明，由出口商函寄进口商；等提货时将前述已支付费用证明提示。

272. 有的外商在出口货物时，为了减少运费，在提单上填报运费率较低的货名或勾结公证处少列货品的重量，这对进口厂家提货会造成哪些后果？

在凭单据买卖、象征性交货时，海洋货运提单（Ocean Bill of Lading）是货物的代表。出口商篡改货名或低报出口货物价格或数量可能造成以下后果：一是造成蒙混出口行为，货物出海关检验时须货物单证相符。二是货物卸货港报关时，如被进口国海关发现提单所列的货名、价格或数量与输入许可证不符时，可能不能进口，纵使能补办各种手续由海关估计课税，进口商将遭受金钱和时间的损失而导致纠纷。《1978 年联合国海上货物运输公约》第 17 条第 1 款规定：“托运人应被视为已就其为列入提单而向承运人提供的有关货物的品类、标志、件数、重量及其数量的正确性，向承运人提供保证。托运人须就由于此种事项的不正确而造成的损失，给予承运人赔偿。即使托运人已将提单转让，托运人仍应负赔偿责任。承运人取得此种赔偿的权利，毫不足以限制其根据海上运输合同对托运人以外的任何人所负的赔偿责任。”

273. 运费预付提单（Freight Prepaid B/L）在发行后（运费已付），船运公司发现运

费计算错误而需要再追加时，请问船运公司是否有追索权？

世界上许多国家法律和惯例规定，船运公司在这种情况下有追索权。我国《中国远洋运输公司提单款》对船运公司的留置权有明确规定：在货主不交付运费情况下，承运人有权留置货物以使货主支付运费等。在提单条款中一般有以下留置权规定：The carrier shall have a lien on the goods and any documents relating there to for all sums payable to the carrier under this Bill of Lading and for general average contributions to whom due and for the cost of recovering the same, and for that purpose shall have the right to sell the goods by public auction or private treaty without notice to the shipper. If on the sale of the goods, the proceeds fail to cover the amount due and the cost incurred, the carrier shall be entitled to recover the deficit from the shipper（承运人对货物和单证有留置权，以便使其在提单项下的应收费用得以偿付、分担共同海损和追偿以上款项所需费用，承运人有权在未通知托运人情况下通过拍卖或私下成交方式出卖货物以取得上述补偿，承运人有权向托运人追偿不足额部分）。至于本案中的承运提单，船公司已加盖“运费已付”字样，似乎无法对抗持有此提单的收货通知人，但船公司因运费计算错误，仍可提出证明向托运人补收，托运人一般无特殊理由予以拒付。

274. 天津某厂以离岸价（FOB）进口货物，且已投保平安险，船在航行中遇难，出口商是否可不向船公司缴纳运费？有无法令规定？

在海运提单的背面条款中，有说明运费和其他费用的条款。一般规定：预付或到付运费，无论船舶或货物或其中之一遭受任何灭失或损坏，运费均不得退回和不得扣减，如运费和其他费用未付清，承运人可以对货物及单证行使留置权。但这一提单条款与所在国家或地区法律规定相抵触时失去效力，如有的国家或地区对此规定为：货物于运送途中，因不可抗力而丧失者，运送人不得请求运费，其因运送而已受领运费应该返还。虽然船公司的运输合同中印有相反的条款，但在这种情况下，不能与法律对抗，故不生效力。

275. 某厂以“离岸价加运费”出口货物，运费已付，但船在途中遇难，出口商是否可以要求船公司退还运费，有无法令规定？

一般在提单条款中规定出口商（即托运人）无权追索运费，但在某些国家或地区法律有与此相反的规定，此时提单条款不得与当地法律相抵触。详见本书其他有关题目解释。

276. 现有一承运人运往国外一批零件，其买卖条件是到岸价格（CIF），但信用证上要求船运公司在提单上加注“运费到付”（Freight collect）字样。请问买卖条件既然是到岸价格（CIF），则运费应该是属于预付的，船公司还要索取运费，这是否合理？

到岸价格（CIF）买卖条件下出口商品，则卖方须自负费用，按照惯常条件，签订合同规定的货物，用通常用来运载该项货物的那种类型的海船（非帆船），通过惯常航线，运到约定目的港的运输合同，并支付运费及定期班轮公司在装运港装运时及在卸货港

卸货时可能收取的任何费用。签订运输合同是卖方事务，即卖方负责租船订舱，买方可以与运输公司无关。此项交易在货运时运费已预付，但却在信用证中要求船公司在海运提单上加注“运费到付”(Freight collect)字样，这是一个特殊事例，除非是买卖双方另有约定和谅解，否则，在信用证金额内已包括运费，而提单上又盖有“运费到付”，船公司有理由凭此取得双重运费。

277. 某出口商以补发的提单等单证向银行办理押汇，原提单则直接寄给进口商提取货物，开证银行是否可以以补发提单已无货物而给予拒付？遭拒付后，押汇银行是否可向船公司请求赔偿？

根据《跟单信用证统一惯例》第13条有关规定，在信用证业务中银行必须合理地小心审核一切单据，从表面上确定其是否与信用证条款相符。各种单据如表面上有互不一致情况者作为单据表面不符合信用证条款论。在跟单信用证业务中，各有关方面处理的是单证，而非货物。银行对于任何单据的形式、完整性、正确性、真实性或法律效力，以及对单据中所载或所附加的一般及/或特殊条文，概不负责，并对单据包装、交付、价值或存在、以及对货物的发货人、承运人、保险人或其他任何对象的诚信、行为及/或不行为、清偿能力或执行能力、资信情况，亦概不负责。在这种情况下，船公司对于一批货物重复开出两套提单，是很危险的事，如使善意第三者因而遭受损失，该船公司应负全责。至于开证银行更不得以提单无货为借口而拒付，除非能证明押汇银行是出自恶意。但如果遭拒付而使押汇银行遭受损失，船公司应负赔偿责任。

278. 提单遗失经登报声明作废后，补发新提单，而遗失的提单如在目的地被提出领货，船公司是否可以交货？今有一出口厂商委托某报关处办理出口报关，因疏忽将提单直接寄给买方，而提单的收货人是凭指定(to Order)，所以买方可不经银行背书即可提货，但报关处向出口商伪称提单遗失，请求出口商出具保证书向船公司申请补发提单。出口商持此补发提单到银行押汇，因提单补发较慢，经银行将单据寄到开证银行时。船公司同时发行两套有效的提单，致使银行遭受损失，船公司是否该负责赔偿其损失？

提单遗失，倘货物已运到而货运提单尚未到达时，购货人即向轮船公司索取一份联合保证书(Letter Guarantee)持往开证行，经该银行签署后即可提货。等货运提单寄到，再由购货人或开证行以货运提单向船公司换回由银行签发的联合保证书。倘若此项提单在一份以上，可以以任何一份向船公司换回保证书，如果仅有一份或者虽然有几份或均已遗失，这个问题较为复杂。就本案来说，提单遗失，出口商虽然没有办理公示催告以及除权判决手续，但已登报声明作废，船公司应先向卸货地代理行查询，该提单所示货物是否已被提走，并提请代理行注意原签发提单已遗失。经证实尚未提货之后，再补发新提单。代理行接到此通知，对前来申请提货者可提高警觉，查明提货人身份，如有疑问便可电询原签单船公司。如船公司未作以上手续，即冒然补发一套新提单且未在提单上加盖“补发”字样，如致使善意第三者(此指押汇银行)受损害时，船公司不能推脱责任。而且，船公司补发一套新提单时，已由出口商出具保证书，受害的第三者如向船公司提出索赔时，

船公司应先予赔偿，然后再向出口商追偿，万一出口商无法赔偿，那么船公司只好自认倒霉。在日本，如需让船公司补发一套新提单，而出口商未办理公示催告程序，一般要求出口商与另一家银行共同出具连带保证书，以免船公司受损。

279. 如果信用证规定全套清洁提单（Full Set B/L）是3份，而出口商不慎遗失或焚毁其中的1份或数份，则势必影响押汇，遇此情形该如何补救？除要求对方修改信用证外，是否另有补救办法？

当提单遗失或焚毁时，可以请求船运公司补发提单。船运公司一般按下列情况给予办理。如果船运公司亲眼看到或得到此提单被毁的确实证据时，可以轻易地为货方补签提单，否则船运公司将要求出口商提供押款或支票或其他适当保证，然后再补发提单。如此时提单的收货通知人是银行时，船公司对于要求补发提单的申请，可能要求较为宽松，否则要求条件可能苛刻一些。因为在这种情况下，船公司也有遭受损失的风险。

如果信用证要求提供全套清洁提单而卖方遗失一份，可修改信用证改由一套中两份交给买方办理提货，如果不能修改，只好按有关规定办理补收提单手续。只是此时应格外小心，以免使有关利益各方遭受损失。其余详见本书有关题目解释。

280. 现有两张信用证，除金额、开证日期、信用证有效日期以及装船日期不同外，其它方面如买方、卖方、有关单证都相同，如卖方以联合运输（Combined Shipment）办理，可能遭拒绝，其理由是什么？

在贸易实务上，两张以上的信用证，只要买方、卖方、开证银行相同时，卖方将这两张信用证合并使用，对买方不一定不利。例如在运费、报关方面，买方不仅可以节省费用也可节省时间。但买方所以要开出金额、开证日期、信用证有效期及装船日期不同的信用证很可能另有原因。例如，买方可能拟于将每一张信用证项下的货物转售给不同的人，在此情况下，如果买方以联运单证（Combined document）押汇，对买方很是不便，尤其是买方如果采用交付货运文件方式把货物转售给不同的人时更为不便，因此未在信用证上规定准许联合运输方式。如卖方贸然以联运单证押汇时，可能遭到拒付。此外，买方之所以开出提示的两张信用证，可能是由于资金融通等关系，所以不愿接受联运单证。所以为了避免给买方增加不便和额外损失，为了避免无谓的纠纷，出口商最好是按信用证条款办理运输业务。

281. 国外某出口商将一张合并提单（Sales Confirmation）分割开出两张信用证，如果承运人将全部货物装同一船只运出，且要求船公司合并开出一张提货单，请问这份合并装运的提单在信用证付款条件下的效力如何？

合并提单就是把不同货物的提单合并为一个提单，此提单代表所列几种货物的所有权。在贸易实务中，除非信用证有规定要求使用合并提单（Combined B/L），一般不应用合并提单。买方之所以开出两张信用证，可能有其缘由，在信用证付款方式上是凭单据的买卖，只有单据与信用证各项相符合，卖方才能顺利取得货款。此案中卖方如将两张信用

证项下货物以合并提单方式装运，有可能遭到拒付，尤其是在买方拟以出售提单方式交易时，如果出口商将货物合并开出一张合并提单，那么买方就无法出售提单了。

282. 某厂向美国出口货物，信用证上注明“美国西部任何港口皆可作为进口港”，该厂如果随便找一个美国西部的港口作为到达地，押汇时，是否会遇到麻烦？

依照上述信用证规定选择一港口作为卸货港，押汇不致于发生问题。因为卖方是严格按照信用证要求来履行交货手续，至于由于选择港口不当给买方造成额外费用时，那是买方的事情。例如我国从国外进口物资，信用证规定在“大连港或天津新港卸货”，因为海外至大连港和天津新港其运费大致相同，其码头设施也相近，任意选择一港卸货，也不致于增加船方负担。如果信用证规定是在两个港口卸货，则情况大不相同。船方因增加开支而提高运费，售方如以 CIF（离岸价格）报价，则把这种增加运费考虑在内。这种情况下，卖方须对一些港口情况了如指掌，对要求可以卸货港口的泊位、港务繁忙与否等有所了解，以免因停靠不适当港口而增加费用。在这个问题上，对于买方关系较大，一般此种规定很少见，因为它把主动权留给卖方，增加了买方承担费用和风险的可能性。

283. 大连某厂从国外订购货物，贸易条件是“离岸价加运费”（CFR），在收到开证银行的汇票及提单并付款后约 2 个月仍未见船到达（按船程约 1 个星期便可到达）。事后经向装船地的港务机关查询结果，该港口于当时前后 1 个月左右并没有该提单所指的船舶停靠或离港。此时当知受骗，经向卖方交涉，并无结果。请问：（1）对卖方与装运港（船公司是不同国家），该厂应当向谁追究？其责任如何？（2）如果买方已向保险公司投保了平安险（FPA）或水渍险（WA），是否可向保险公司要求赔偿损失？

（1）在海洋运输中，提单的签发是当承运人或实际承运人接管货物时，承运人按照托运人的要求，为托运人签发的。承运人利用提单来保护本身的利益；托运人把提单视为货物已为承运人收讫的收据；提单持有人可凭提单提取单上所列的货物。提单是承运人或其代理人应托运人的要求所签发的货物收据，证明承运人已如数收到提单上所列货物，提单是一种货物所有权凭证，提单又是承运人与托运人之间运输契约的证明。所以，提单签发人对提单是负责任的。就本案而言，我方以 CFR（离岸价加运费）交易条件进口，卖方负责租舱订舱。如若是买方指定装船，则向船方要求照提单记载交货。所以，签发提单的船公司应交付提单持有人提单所载的外形完好的货物。

（2）在离岸价加运费（CFR）条件下进口货物，买方自行投保。在保险实务中，被保险人对于保险标的物享有保险利益，方能订立保险合同，如果没有保险利益则不应订立保险合同。如果订立没有保险利益的合同，这种合同也是一种赌博合同（Wager contract），在法律上是无效的。此案中，根本就没有这一批货装运，所以买方在投保时就不存在可保利益，当然也不可能向保险公司索赔，但是可以照章向保险公司申请退回保险费。

284. 福建某厂接到一美商从香港分公司开来的信用证，一切条件均符合合同，该美

国进口商在信用证上指明要某一美国轮船公司装货运往美国洛杉矶，恰好该轮船公司的定期班轮无舱位，在急需的情况下，等下班船期就来不及了，需要换另一轮船公司的船，对方也同意，现在的问题是信用证上指定的轮船公司与实际运货的船公司不同，银行以航运条件与信用证规定不符不予押汇，而且修正又来不及，请回答有何办法可以从速补救？

国际商会第 500 号出版物《跟单信用证统一惯例》在第 14 条对银行义务和责任有下规定：“如寄单行提请开证行注意单据中任何不符点，或通知开证行：关于该不符点，它已以保留追索方式或根据保函付款，承担迟期付款责任，承兑或议付时，开证银行并不因之而解除其根据本条文的任何义务。该保留或保函只是属于寄单行和被保留追索或开立保函或取得保函一方之间的关系”。

所以，遇到例中情况，押汇银行最保险办法是用电报方式向开证银行询问，可否接收此种情况下出口商以赔偿保证书形式押汇，如果开证银行拒绝，押汇银行就不会接受押汇。

在国际贸易中，确有进口商由于某种原因在信用证中规定出口商须使用指定船只装运。出口商如想避免上述情形发生，可在信用证中加上以下条款，进口商也不会无理拒绝：

If the named shipping Co. 's vessel is not available at the time of shipment, shipment may be effected per any other shipping Co. 's vessel. Under the circumstances, beneficiary should present an evidence from the named shipping Co. to the effect that their vessel is not available (如装船期内无指定船公司的船只可装，托运人可安排其他任何船公司船只装运，只是须出具该指定船公司的无船可装证明。)

285. 国内某水泥厂出口一批水泥到国外，水泥每吨是离岸价（FOB）13.50 美元，而运费为每吨 20 美元，货物运出后，因某种原因被开证银行拒付（Unpaid），由于运费比货品成本高，出口商也准备放弃该批水泥，此时船公司应该向谁收费？如果出口方不愿付运费，船公司拍卖水泥，顶多每吨可卖到 12.5 美元，这时船公司将损失运费每吨 7.5 美元。请问船公司如何处理才可挽回损失？

在以离岸价 FOB 出口情况下，买方负责租舱订舱，并及时将船期通知卖方。当然，卖方也可以代买方租舱订舱，但其当事人依然是买方。所以在 FOB 成交条件下海上运输合同的双方当事人是船方和买方，其中任何一方不履约应支付违约金并赔偿由此给另一方造成的损失，在预付运费情况下，由于货方不履约则船公司不予退还运费。在到付运费情况下，一般在海运合同中有留置权条款。《中国远洋运输公司提单条款》在留置权项下如此规定：“承运人得因未付运费、空舱费、滞期费和其他任何货方应付的款项，无论何人应付的共同海损分摊费用以及收回此项费用的开支而对货物以及任何单证行使留置权，并有权出售或处置货物。如果出售货物所得不足抵偿应收款额和引起的费用，承运人有权向货方收取其差额。”

所以就本案而言，船公司没有查明买卖合同双方不履约的原因的义务，而有依据运输合同向租主（买方）收取运费的权利。至于拍卖水泥所提价款不足抵偿运费的差额，船

方可继续向托运人或收货人追索。

286. 上海某厂与某轮船公司签订为期一年的长期运输合同，并订有全年的合同进口计划数量，但该厂因故在运输合同期限终了前4个月要求将最后两载数量推迟运送至合同期满后两个月装运，但船公司复函说不同意（因为当时国际上运费上涨幅度很大）。该厂接信后，鉴于将来会由于运费增加影响进口成本，即函请船公司于合同期满前派船装运，但船公司见运费已涨便咬定该厂前函要求推迟装运是放弃运输合同的表示，坚持不再派船运输，一直拖到合同期满，使该厂蒙受损失，双方为此发生纠纷，请问该如何解决才较为妥当？

海洋运输合同是由货方（托运人）和船公司（承运人）之间签订的海运合同，合同中规定双方当事人的权利和义务关系，长期运输合同是托运人与船方约定在一定时间内托运方将货物装上船，船方只按某种方式运输的合同，合同中规定双方权利与义务，并规定合同终止、变更、解除。在长期运输合同中，由于一方责任或违约，致使另一方履行合同已属不可能或没有必要时，另一方有权请求赔偿损失与支付违约金，并有权解除合同。本案中我公司因某种原因要求将履约期拖后两个月，如果船公司应允，则合同在变更后基础上施行；如果船公司不允许，则托运人要求对运输合同的变更无效，合同依然按原来约定施行，此时托运方没有放弃运输合同，而船公司更不能以托运方曾要求变更船期就以为托运方已放弃合同而不履约。托运方可与船方交涉，并声明如因此给托运方带来损失及其他一切责任由船公司负责。

287. 天津某厂从国外进口货物，在天津港（目的港）提货时，发现船公司有短卸的责任。但该厂并没有在规定的时间内（卸货后15天）提出声明。但在取得短卸声明后，即向船公司索赔，但船公司却一直没有给予理会。事隔1年之后，船公司书面答复是，买方首先没有在卸货后15日之内提出，其次买方又没有在1年以内检具有关文件，此项索赔应属无效。请问，该厂应如何处理此事才妥？

《1978年联合国海上运输公约》在第5章《索赔和诉讼》第19条对于灭失、损坏或延迟交付的规定如下：“（1）除非收货人已在迟于其接受货物的下一个工作日，将写明灭失或损坏的一般性质的灭失或损坏通知书送交承运人，这种交接便是承运人已按运输单证所载交付货物，而未在签发此种单证时，则是以良好状态交付货物的表面证据。（2）如果灭失或损坏不是显而易见，且在货物交付收货人之日以后连续15日内未曾提出书面通知，则应据以适用本条第（1）款的规定。（3）如果货物的状况在其被交付收货人之时，已经当事各方联合检查或检验，便无需就调查或检验时查明的灭失或损坏，送交书面通知……。”《中国远洋运输公司提单条款》中对于灭失或损坏通知的规定也有类似规定，而且规定除非从货物交付之日或应交付之日起1年内提出诉讼，承运人和船舶在任何情况下都应被免除对灭失或损坏所负的一切责任。

所以，就本案而言，货方既未按规定时间卸货后15天内提交短卸声明，又未在诉讼有效期限1年内提出诉讼，则船公司此时很难负担短卸的责任。

上述情况下，货方应该采取缓和的方法交涉，并考虑如果在保险公司索赔期限以内（《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》规定索赔期限从被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后最多不超过 2 年），当向保险公司索赔。

288. 某一批货物出口时发生短装，向船公司付出押金后取得清洁提单（Clean B/L），1 年后船公司或买方始终未提出短装证明，请问这笔押金是否可以收回？

在海运中，船方接受托运人的请求在托运人出具保函或提供押金情况下，对原本为短装的货物开出清洁提单，当这种行为损害到第三者利益时，视为违法或欺诈行为。一般在法律上认为：托运人为就承运人或代其行事的人，未对由托运人提供作为载入提单之用的事项或货物的外表状况注有保留而签发提单所引起的损失，而据以向承运人提出赔偿的任何保函或协议，对包括受让提单的收货人在内的第三方，一概无效。所以上述行为是一种私人行为，但在贸易实务中却时有发生。由于船公司害怕因此招致的损失而要求托运方提供的押金，一旦事后发生受货方索赔，则不退还托运人。在收货人没有提出异议情况下退还押金，应视提单的有效期限而定，假设提单有效期限为 2 年（从可以凭单提货之日算起），而在有效期限内船公司退还押金，则有可能受货方凭提单向船公司索赔，致使押金作用失效。

289. 某进出口公司以到岸价（CIF）条件向国外出口一批货物，是用租船运输的，在贸易合同中规定卸货率，每个晴天工作日为 1000 吨，速遣费每天 1000 英镑，延迟费每天 2,000 英镑，而进出口公司与船方所订立的租船合同，则规定卸货率每个晴天工作日为 2000 吨，速遣费每天 1500 英镑，延迟费每天 3000 英镑，该船驶抵目的港，该港口实际卸货率每个晴天工作日为 1500 吨。在此情况下，对该进出口公司会造成什么不利后果？

一般地，在签订整船装运的 CIF 合同时，必须注意贸易合同和租船合同能够相衔接，不仅如此，在有关问题的计算上也要作周密而细致的考虑，如果贸易合同与租船合同规定的卸货率等相同，一般地出口人将不赔不赚，如果租船合同所规定的卸货率和速遣费、滞留费等奖罚金额大于贸易合同，则出口人可能赔了；反之，如果租船合同所规定的卸货率和奖罚金额小于贸易合同，则出口人可获得差额的利益。在此案例中，出口人在卸货单问题上，不难看出，他将受到两重的经济损失。根据贸易合同及租船运输的有关规则，出口人的实际卸货率大于合同规定的卸货率，出口人就要支付给进口人速遣费；根据租船公司合同，若实际卸货率小于租船合同规定的卸货率，出口人作为租船人要向船方支付延期费；其次在速遣费和延期费的金额问题上，出口人也将受到经济损失。由于租船合同规定的金额小于贸易合同，假设两个合同所规定的卸货率相等，则出口人从船方收到延迟费不足以支付进口人付船方的速遣费，这个差额就是出口人的经济损失，则合同中的出口人在这方面将受经济损失。

290. 有一批货物共 100 箱，自广州装运至纽约，船公司已签发了装船清洁提单，但货到目的港，收货人发现下列情况：①5 箱欠交；②10 箱包装严重损破；内部货物已散失

50%；③10 箱包装外表完好，箱内货物有短少。试问①上述三种情况下，各应由哪方承担责任？是船运公司还是托运人？为什么？②对短交的 5 箱，经船运公司查核大副收据以及其他记载文件，均证明船公司实际收货为 95 箱，而不是 100 箱。在此情况下，托运人有无权利要求船公司按提单交付 100 箱，为什么？

根据《联合国海上货物运输公约》的有关条例，按照提单的条款，一般规定承运人仅对货物外表良好负责，同时，承运人保证船舶的适航状态以及安全与谨慎收受、装载和运输货物，除此之外承运人的责任是很小的，而且按照惯例和提单条款，在许多情况下有免责权利。此案例的 3 种情况，承运人应对第①②两种情况负责，而对第③种情况不负责任。对第一种情况负责因为是欠交 5 箱，当然如果还要进一步探明造成 5 箱欠交的原因，情况就更为复杂。因为提单上注明为清洁提单，承运人对这 10 箱严重破损而使内部货物散失应负赔偿责任。第③种情况，因为包装外表完好，而箱内货物短少，在一般情况下，承运人不负责任，由托运人自理。问题事实上涉及到对提单作为收据的法律效力问题，搞清提单作为收据的法律效力如何以后也就迎刃而解了。关于提单作为收据的效力如何，各国的法律有不同的解释，一些国家，包括英、美、荷等，认为提单作为收据的效力，仅仅视为一种表面证据，而且在提单上往往说明提单的数量、重量、码头等项目因托运人提供，因此发生提单的件数等内容与船方的交货件数不符时，如果船方能提出充分的证据，证明这种不符是由于托运人交货时短交，船方实际上收货件数与目的港交付件数相符，则托运人无权对船方提出赔偿要求。结合此案例，如果纠纷涉及的法律是这类规定的国家，则托运人无权要求船公司按提单交付 100 箱。反之，在另外一些国家，如法国等，因为他们主张提单作为收据，在法律上有绝对证据性质，所有反证都视为无效的，在这种情况下，本案例中托运人是有权要求船公司按提单交付 100 箱的。另外，国际惯例中规定承运人与提单的持有者（第三者）的关系时，提单的收据效力应视为绝对证据，船方应对提单记载数量负责。这一点，无论哪种都是如此。目前，国际上比较流行的看法：还是采取较现实的态度，一般认为提单作为收据的效力，对承运人与托运人之间的关系，应该是表面证据。为此，本案例，经常的处理办法是，上述短交的 5 箱，船方对托运人无赔偿责任，但对提单的持有人（第三者）则应负赔偿责任。

291. 大连某单位从美国进口 4000 箱货品，以整装整交（CY/CY）方式用三只集装箱货轮运到大连港，但在货物进入大连港后船公司竟将货物放在露天集装箱堆场，而被雨淋湿，清点结果发现短少 30 箱，毁坏 500 箱。承运公司曾在货到大连前通知该进口单位在 4 天之内取货，否则由船公司代存仓库或放置在集装箱堆场，该单位由于某种原因在收到通知自第 7 天去提货，而在第 6 天时大连曾下过一场大雨。请问，船公司对于短少及被雨水浸湿的损害应负什么责任？该进口单位索赔能否成功？

此案中由于船公司和大连某单位双方的原因致使货物受损。船公司已在货物到达大连前通知进口单位在 4 天内提货，从这一点来说，它的责任已尽。按照《联合国 1978 年海上货物运输公约》的解释：“第四条，责任期。1. 按照本公约，承运人对货物的责任期间包括在装货港、在运输途中以及在卸货港，货物在承运人掌管的全部期间。2.

(b) 至承运人将货物交付以下各方时为止：(1) 将货物交付收货人；或(2) 遇有收货人不向承运人提货时，则依照合同或卸货港适用的法律或特定的贸易惯例将货物置于收货人支配之下或(3) 根据在卸货港适用的法律或规章将货物交给必须交付的当局或其他第三方”。对照分析此例，船方均不能援引第(1)和第(2)款，对于第(3)款，船方勉强可以援引，但是船方所通知的“4天之内”是否一定合理？(3)款要在满足(1)和(2)两款之后。所以，船方负有一定的责任。又据本公约第五条第一款：“除非承运人证明他本人、其受雇人为了避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施，否则承运人应对因货物灭失或损坏或延迟交货所造成的损失负赔偿责任，如果这种事故是在承运人掌管货期间发生的。”

此案中，进口单位第7天来提货，而天下雨是在第6天，所以船公司难免其责任。

该进口单位索赔不能成功，他若投了综合险的话，可向保险公司索赔，根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》(1981年1月1日修定)：“三、责任起讫。本保险责任自被保险货物运离本保险单所载明的启运地发货人的仓库时生效，包括正常运输过程中的海上运输和陆上运输，直至该项货物交本保险单所载明的目的地收货人仓库时为止。但被保险货物在最后卸载港卸离海轮后，保险责任以60天为限。”大连进口商又可援引“淡水雨淋险条款”，向保险公司索赔。

292. 从国外进口产品，投标商报价时没有注明是否可以转船，按成本加运费价签约后，来函要求加注“允许转船”，但不愿支付因转船而发生的费用，请问我方该如何处理？

从进口商的角度来说，当然希望货物直接运达目的港，而不希望中途转船。投标商可能为了促成交易，故意隐瞒是否需要转船。双方按照成本加运费价签约后，按理转船费当然应该由投标商支付。

当投标商在签约后来函要求加注“允许转船”，但又不愿支付转船费时，我方应权衡利弊作出决定。如若成交生意大，而且货物急需又别的供应商较少的话，则可以接受转船费的支付，但是要是相反的话，我方应以对方违约为理由，拒受货物或中止合同履行，因为对方的要求本身就构成新的还盘，我方有权不接受。

293. 某厂以离岸价条件出口货物，则运费应在目的港缴付，但出口地的船公司坚持必须在出口地先支付，请问出口厂家该如何办理？

以FOB方式出口，运费应在目的港缴付，但若出口地船方一定要运费预付时，卖方出口厂家必须通知买方，或者改按成本加运费价或成本、运费、保险在内价条件成交，或者就要求买方预付运费部分款项。

实际工作中，船方收取运费报酬有预收和到付两种方式，但习惯上采取船方在接受货主托运时双方谈妥运费收取方式，若是没有特别情况，船方一般是按托运人的要求来决定运费是预收还是到付。若是因外汇或其他原因，船方为了保证他的运费收益，可能要坚持某一种方式。这就得在实务中灵活处理。

294. 出口货物时与船舶公司申明必须停靠码头，但船驶抵目的港口时并未停靠码头，致使发货人在目的港的代理商发生额外的驳船费用，则此驳船费用该在何地索赔较好，手续该如何办理？

如果驳船费用按约定应由船方负担，则可依据托运文件及约定的条件向装运港或卸货港的船东或其代理人索赔，但若按买卖双方的交易条件，应由买方负担，由买方自理。

船方若以“班轮条件 (Berth terms)”承运，按约定，船方除了负担货物从起运港至目的港的运输费用外，还包括起运港和目的港装卸费用。当托运人向班轮公司支付运费后，有关起运港的装船费及目的港的卸货费即由船方负担。这种条件下，费用的划分以船上吊钩为界，若船方卸驳，则由驳船到码头上的费用应由船方负担，只有当卸驳的原因是港务单位所规定时，则船方卸驳后也视为码头交货。

部分港口习惯上均用驳船装卸，船货双方应事先洽谈好承运的条件，以免因卸船费的负担问题发生纠纷。

295. 出口商在装船时与船商讲好必须把货品贮放在船舱内载运，而实际上船运公司并未照办，而是把货物装在甲板上，如果出口的货物已投保了一切险，则发生的损失应向谁索赔？

很明显，此例中若发生损失，则应由船商负责。若出口的货物投保了一切险，且损失是在保险期间发生的，则可先向保险公司索赔，然后保险公司凭相应的证据向船商要求补偿，中国人民保险公司舱面货条款规定：“本保险对被保险货物存放在舱面时，除按本保险单所载条款负责外，还包括被抛弃或风浪击落水在内。”

关于舱面货，汉堡规则第九条有详细规定。承运人若违反将货物装载在舱内的明文协议而将货物装在舱面，由此造成的损失，承运人不但要负责任，而且还无权享用汉堡规则所规定的责任限额。

296. 合同上规定的装运期为 12 月以前 (before Dec.)，那么出口商在 12 月份装船是否构成晚装船？

在法律上，BEFORE DEC. 指 12 月份以前，所以，如果双方约定装运期限为“before Dec.”的话，出口商应在 11 月 30 日或 11 月 30 日以前装运出口才符合规定，如果出口商在 12 月份才装运出口，应构成晚装船。

关于日期条款，《跟单信用证统一惯例》有规定：第 47 条“止”、“至”、“直至”、“欠”及类似词语用于信用证上任何日期条款时，将被理解为包括上述日期。“以后”一词将被理解为不包括所述日期。第 47 条“上半月”、“下半月”应分别理解为每月 1 至 15 日及 16 日至该月的最后一天，首尾两天均包括在内。

然而，实际上很多人本意是“在 12 月底以前装船”却以“Shipment before Dec.”的句子表示，这是错误的，如其本意是“12 月底以前装船”，应以“Shipment On or before Dec. 31”或“Shipment on or before end of Dec.”表示才对。

但值得一提的是，实务中若规定“shipment before Dec.”而实际上也是在12月底以前装运的，却大多未被视为晚装，这可能是双方都将意义误解了的缘故。

297. 在拼装箱运输中（1）提单上载有本提单所载的货物，仅为第××号集装箱1/4时，此种提单是否有问题？（2）如果信用证上要求货物需运到大坂，但提单上注明卸货港为神户，而实际上的卸货港应是大阪，请问押汇是否有问题？

（1）在拼装集装箱运输（LCL Containerized Shipment）中，有时所签发的集装箱提单中加注其所装的货物仅仅是第××号的集装箱的若干分之一，其用意不外乎为了说明它所载运的货物占了该集装箱空间的若干，所以只要信用证未特别规定必须集装箱专用（Exclusive use）或装满整箱（FCL—Full Container Load），那么此类提单在押汇时，应不致遭到拒付。

（2）信用证上要求货物运到大阪，但提单上注明卸货港为神户，而实际上的卸货港应是大阪，此案已构成转运（Transshipment），所以如果信用证上规定不能转运，则有可能以“瑕疵”为理由遭到拒付，如果信用证允许转运，则押汇应当不致于遭到拒付。

298. 某厂以到岸价（CIF）或离岸价（FOB）出口到美国，为预防可能发生的码头罢工风险，应如何办理较妥？

以到岸价成交时，出口商为了预防可能发生的码头罢工风险，可在契约中约定买方所开来的信用证须有下列条款：

1. 当由于码头工人罢工，罢工附加费可以从信用证超额金中支取，又若由于码头工人罢工使得海运不可能时，可转为空运。万一有这种情形，交易条件转变为离岸价。或
2. 若发生码头工人罢工，装运期和信用证有效期自动顺延到罢工停止后30天。或
3. 当由于码头工人罢工而使装运不可能时，受益人可持这个信用证取得存贷货单进行押汇……

（附英文）1. strike surcharge, if any, may be invoiced and drawn in excess of L/C amount when sea transportation is impossible and owing to longshoremen strike, shipment per airfreight is acceptable. under the circumstances, the trade (price) term is to be changed to FOB. 或：2. In case of longshoremen strike, the shipment date and L/C expiry date will be extended automatically until 30 days after the strike is over. 或：3. When the shipment becomes impracticable due to longshoremen strike, beneficiary may negotiate the draft drawn under this L/C with the relative Warehouse receipt……

只要L/C有上述任一种条款，出口商即不致因美国码头工人罢工遭受损失。

因为根据第一种条款，万一船方要加收罢工附加费（strike surcharge）时，可将其转嫁给买方；又万一不能以海运装出时，可改空运装出。

根据第二种条款，则因码头工人罢工导致货品不能装出时，装船期及L/C有效期可自动延展到罢工结束后30天。但此条款对卖方可能不利，因货品已准备好无法立即获得资金融通。

根据第三种条款，则即使无法装出，卖方也可将该批货品存仓，取得收货仓单

(Warehouse receipt), 并凭此押汇, 这就是其优点。

究竟采用何种方式, 要与 buyer 商量后决定。

299. 信用证上规定不能转船, 然而目的地为内陆, 提单注明由某一港口转运到目的地是否为转船?

转船 (Transhipment) 即 “ 允许转船 ” (Transhipment To Be Allowed), 是指在远洋货运中, 货物装运后允许在中途换装其他船舶转运到目的港。货物需要转船的主要原因是, 目的港无直达船或合适的船; 目的港不在装载货的班轮航线上, 货物零星分散; 班轮不愿停靠目的港; 为联运货物等等。在此例中, 目的地为内陆, 提单上注明由某一港口到目的地, 为了保证货物到达目的地, 运输过程中肯定要发生转运, 虽然不一定发生转船, 实际上因目的地在内陆某一地点, 非由某海港卸货后以其他运输方式运输到内陆目的地不可, 这当然是转运, 根据国际商会 500 号出版物《跟单信用证统一惯例》第 23 条规定: “ 就本条文而言, 转运意指从装货港或发运地或接受监管地到卸货港或目的地货运过程中, 从一种运输工具或船只至另一种相同类型运输工具或船只, 或由一种类型运输方式至另一种不同类型运输方式的转移和再装。” 所以据此, 本例所指为转运。

同条又规定: “ 除非信用证条款规定不能转运, 银行将接受表明货物转运的运输单据, 但同一运输单据必须包括全程运输。”

但同条规定: 即使信用证条款规定禁止转运, 银行也将接受下述运输单据: (1) 印有承运人有权转运条款者, 或 (2) 当信用证规定接受联合运输单据或指明货运由不同类型运输方式包括海运自接受监管地至最后目的地时, 注明或表明转运将发生或可能发生者, 但同一运输单据须包括全程运输, 或 (3) 注明或表明货物装于集装箱、拖车、驳船及类似容器中, 并将在原集装箱、拖车、驳船及类似容器中, 由接受监管地运至最后目的地, 并且同一运输单据包括全程运输者, 或 (4) 注明或表明收货地及/或最后目的地为在装货港及/或目的地的或附属于该港口的 “ 集装箱货物集散站 ” 或 “ 集装箱场地 ” 者。

所以, 实际工作中应根据具体情况而定。若遇到此例中这种信用证, 应要求进口商修改信用证, 允许转运。实际上报价时, 以船舶运输最好以港口为目的, 比如以 “ 自中国某港至某一海港 ” 为条件, 尤其是成本加运费价或到岸价时更应如此。否则, 即使信用证允许转运到内陆, 也不容易找到船舶公司来负责转运到内陆目的地, 同时, 从卸货港到内陆目的地的运费也不好估计。

300. 买方开来的信用证规定需领事签证, 但买方国在中国并无领事馆, 无法照办。如买方坚持而不修改信用证, 应如何处理?

领事签证是进出口贸易中, 货运单据的附属单据之一, 是进口方为符合进口地政府法令的规定或其他需要, 要求出口方提供的特殊单据。如果信用证规定需提供领事签证, 则出口方须将发票或提单送交领事馆或大使馆签章, 领事签证的作用有三个: 作为保税的根据; 审核有无倾销情况; 增加领事馆的收入。

如果进口国在中国没有领事馆, 出口方就无法提交领事签证发票, 解决方法只好是说

服买方修改信用证。有三个改法：（1）改为由第三国在出口地设有领事馆的领事代为签证发票；（2）出口地商会代为签证，或（3）取消信用证关于提供领事发票或领事签证发票的规定。

301. 信用证规定押汇时需要有运费单（Freight Note），并且已规定运费不得超过 500 美元，而装船后的实际运费为 550 美元。请问：提单上的运费是否可以仍按 550 美元表示？而发票的运费是否可以按 500 美元押汇以符合信用证规定？

按照惯例，运费单金额不得超过信用证规定的金额，否则议付时会被议付银行认为与信用证不符，成为有瑕疵的单据造成押汇障碍。因此，当信用证规定运费不得超过 500 美元，而实际运费则超过 500 美元时，通常情况下只要受益人以 500 美元开发票，应属符合信用证规定。具体妥当方法可视下列两种情况而定：

①假如信用证未要求提单须载明运费时，请船公司在提单上不要载明运费，而仅注明“Freight as arranged”，并请船公司签发两张运费票，一张金额为 500 美元，另一张为 50 美元；商业发票的运费则按 500 美元列。

②假如信用证要求提单上载明运费时，可与船公司商量在提单上注明 500 美元，其他手续与①法相同。但船公司是否愿意照办，最好事先妥当协商。

302. 广州某厂在进口运费已交给船公司后，才知道船在广州港外搁浅，并宣布全部灭失，在此种情况下已缴的运费是否可以申请退回，如何办理？

广州某厂在办理这件事时，应据理力争，有如下原则：（1）如果没有运费合约规定而且船方也没有特别要求，运费的支付以卸货港交付货物时支付为原则。本例中广州某厂已事先把进口运费交给船公司。（2）通常船方必须履行一定的义务：义务一，船舶抵达约定的卸货港，而且当是已经在约定或通常供货物卸载的港区内；义务二，船方已准备停妥，即可以交付货物了。（3）如果船方自动宣布放弃该航次的任务，则无权索取运费。不过若事先约定，则虽然并没有到达卸货港也可以要求全额的运费。（4）遭到毁损的货物抵达港口时即使全部损失，进口运费也得全部支付给船方。但是支付运费并不排斥货主要求赔偿的权利，而且如果货物毁损很严重以至无法辨认或者是毫无经济价值，则可以不支付运费。（5）船方提单背书条款都规定，货物装上船以后，运送人有权收取全额运费，而不管船上货物是否灭失。因此，除非此项规定与相关的法令或规章抵触，否则不能视为无效。

303. 青岛某出口公司以 FOB 青岛港价格条件与日商签订了一项出口合同，后外商开来信用证要求在海运提单上加注“运费预付”字样。请问，我方在什么条件下可以照办？

如果外商能做到下列条件之一，我方就可以照办：一是，我方先算出应付运费的金额有多少，然后让外商电汇来相应金额的款项；二是，由外商指示其开证行在信用证上注明：“运费由买方负担，允许受益人证外超支”；三是，由外商所在地的船公司或其代理授权给装运港船务代理可以签发释放“运费预付”提单。

304. 国内某进出口公司以 CIF 纽约价格条件向美国出口一批商品，由我方投保一切险及战争险和罢工险。在货轮尚未抵达纽约港前，船方获悉纽约港正在罢工，不能靠岸卸货，于是便将应卸纽约港的货物卸在了下一个港口。一个月后，纽约港罢工结束，货物又由该港运到纽约港，但却增加了 1500 美元的运费。请问，这笔运费应由谁负责？为什么？

该项费用只能由进口人（美商）自己负担。因为与此案有关的其他人都有根据免除自己的承担责任。

（1）对我方出口人来说，按 CIF 价格出口货物，我方在货物装船后，交单即为交货，做为一个出口人的责任已经尽到，装船后的风险已转移出去了。因此，我方可不必承担该项责任。

（2）对承运人（船运公司）来说，提单背面条款一般都规定如因罢工而使船舶及货物不能安全和便利地运抵目的港或在目的港卸货，承运人有权在任何其他安全和便利的港口卸下货物，运输合同应认为已经履行。因此在本案中，船方的行为是符合规定的，理应不必承担该项运费。

（3）对于保险公司来说，虽然已接受投保罢工险，但保险公司对罢工险的损失的赔偿规定是：只限于直接损失，而对间接损失不赔偿。在本案中，因纽约港口罢工无法在原先预定目的港卸货，而改到另一港口卸货所引起增加运输费用属于间接损失。因此，保险公司可据此不赔偿。

由此可见，这笔额外运费只好由进口人自己负担了。

305. 北京某出口公司向法国出口商品一批，合同规定空运，目的地为巴黎。经查由北京至巴黎空运运费：50 公斤以下每公斤 4.98 法郎，50 公斤～100 公斤为 4.10 法郎，100 公斤以上为 3.50 法郎。问在分别采用下述几种方式，所付运费各为多少？哪种发运方式所付运费最少？（1）分 4 次包装，每件毛重 48 公斤，分 4 次运出；（2）分 3 次包装，每件毛重 62 公斤，分 3 次运出；（3）分 2 次包装，每件毛重 90 公斤，分 2 次运出；（4）整件包装，毛重 170 公斤，一次运出。

（1）运费 $F_1 = 48 \times 4.98 \times 4 = 956.16$ 法郎

（2）运费 $F_2 = 62 \times 4.10 \times 3 = 762.6$ 法郎

（3）运费 $F_3 = 90 \times 4.10 \times 2 = 738$ 法郎

（4）运费 $F_4 = 170 \times 3.50 = 595$ 法郎

可见采用整装运输，所付运费最少。

306. 大连某外贸公司向日本出口一批商品，共计 3 吨，用纸箱包装，每箱净重 30 公斤，毛重 32 公斤，尺码为 0.041 立方米，海运运费按 W/M10 级计算收费，设大连港至东京港 10 级货每吨运费 90 美元，请试算该批货物应付的运费为多少？

在本题中，积载系数 = 毛重 ÷ 体积 = $0.032 \text{ 公吨} \div 0.041 \text{ 立方米} = 0.78 < 1$ 所以该批商品属于“轻货”，按体积收取运费，该货运费 = $0.041 \times 3000 \div 30 \times 90 = 369$ 美元

307. 大连某进出口公司与日本某公司签订了一份出口 150 公吨冷冻食品的合同。合同规定：3~7 月份，每月平均装运 30 公吨，凭即期信用证支付，后来证规定装运前由港口商检局出具船边测温证书作为议付单据之一。我方 3~5 月份交货正常，顺利结汇。但到 6 月份，由于船期延误，拖迟到 7 月 6 日才装运出口，而海运提单则倒签为 6 月 30 日，而送银行的商检证书在船边的测温日期为 7 月 6 日，议付行也未发现此弊端，在 7 月 10 日同船又装运出 30 公吨，我方所交商检证书上在船边的测温日期为 7 月 10 日，但开证行收到单证后来电表示拒付这两笔货款。请问：我方的失误在哪里？开证行拒付的依据是什么？

我方的失误是：本来已是延迟了交货期，将 7 月 6 日才装运出口的货物倒签为 6 月 30 日，这已构成侵权行为，而商检证书上船边测温日期又写的是 7 月 6 日，在送交银行的整套单证中，就出现矛盾的地方，这无疑是授人以柄，显得过于笨拙。第二个明显的错误是把信用证中规定分月装运的货物装在同一条船上，这无疑也是等于告诉对方倒签 6 月 30 日的提单是伪造的，并且这本身也违背了信用证合同装运的规定，是不该犯的明显的失误。

开证行拒付的依据是：对前一批货物，由于单证不符，商检证书与提单日期有矛盾，一个是 7 月 6 日签的，一个是 6 月 30 日签字的，开证行以此为根据拒付。

对于后一批货物，即 7 月 10 日发运的货物虽然单证相符，但开证行以前批（6 月份）的应装货物未按时装运为由，可以判决 7 月 10 日所装货物完全无效。因为根据国际商会《跟单信用证统一惯例》500 号第 41 条规定：“如信用证规定在指定的时期内分期支款及/或装运，而任何一期未按期支款及/或装运时，除非信用证另有规定，则信用证的该期及以后各期均告失效。”因此，开证行对 7 月 10 日所发运的货物是有权拒付货款的。

308. 我广州某食品公司向新加坡出口一批水果罐头，共计约 10 万美元。合同规定允许分批装运，我方打算分三批，分别以 3 万美元、3 万美元、4 万美元发运货物。当前两批发运顺利收汇后，要准备装运第三批时，信用证已到期，请问：（1）在此情况下我方是装还是不装？应如何处理？（2）假如对方只将信用证的有效期做了延长，在此情况下可否发货装船？

在此情况下，如果我方擅自装运第三批货物，由于信用证已经到期，我们凭发货单据向银行议付时将遭到银行拒付，不能顺利收汇，因此不能擅自装运。处理的办法是及时与买方联系，或者双方修改合同，取消第三批货物，或者双方修改合同，延长装运时间，并延长信用证的有效期，然后由我方继续装运第三批货物。假如对方只将信用证的有效期做了延长，我方不能发货装船，因为在此情况下买方仍可以我方交货时间与合同不符为由提出拒收、退货或者索赔要求。

309. 国内某厂与日本某进口公司达成一项出口交易，向日本出口一批价值 1.8 万美元的牛肉罐头。合同规定在当年 7 月底以前开证，8 月份装船。但到 7 月底仍未见来证，

经去电催问，日方回答须更改为水果罐头后才能开证。但此时我方已无货可供更换。请问：对于由此给我方造成的损失，日方是否应给予赔偿？

在进出口交易中，如果双方在合同中规定以信用证为支付方式，并规定买方在某一日期前向卖方开具信用证，那么，在交易过程中由于买方不能及时开出信用证而导致的延迟交货或其他交易纠纷概由买方负责，卖方可以据此向买方提出索赔。在上述交易中，由于日方拒绝按照合同条款向我方开证，致使我方已经备好的货物不能装船发运，给我方造成一定经济损失，对此我方有权向日方提出索赔要求，由日方给予赔偿。

310. 国内某钢厂向巴西出口一批钢板，价值 25 万美元，付款方式为即期 D/P 托收。因货物须经香港转船而由某船公司出具转船联运提单。但货物到达巴西后，由于原进口公司倒闭，所有运到的货物已被另一家公司以伪装的提单取走。待我方正式提单及其他单据寄到国外后已无人赎单付款，委托国外银行凭提单提货时也提货不着。经向船公司交涉，船公司以他是第一承运人为理由进行推诿，请问：船公司的说法是否合理？我方应如何进行索赔？

在采用联运方式时，托运人只向第一承运人办理托运，一次性支付运费，并取得联运单据。如果货物在运输过程中出现问题，第一承运人必须对托运人负责。如果货物在二程船出现问题，则不负直接责任，而负间接责任。此次交易中货物安全到达目的港，与二程船无关。因此第一承运人不能推卸责任，必须负责赔偿，我方应向第一承运人提出索赔。

311. 我国与美国某公司达成一项出口电冰箱的交易，运输条件是空运，信用证上规定“以开证行为抬头”。我方凭空运单议付后，开证行以货未到而拒付。请问：这是何道理？我方应如何处理此事较为妥当？

国际商会“跟单信用证统一惯例 500 号出版物”第 27 条规定：空运单上的日期为签发日期，如信用证规定以实际起飞日期为依据时，则空运单上的日期应为飞行日期。本例中空运单日期可能为出单期，也可能为飞行期，出单日期通常早于起飞期。若因飞机因故未飞则不论哪一日期都会出现单据先到而货物未到，因此卖方应强调来证并未规定空运单必须表明是实飞日期，尽力促使议付行接洽开证行付款，否则由开证行承担由此而造成的利息损失。

312. 在处理国外开来的信用证时，对装运期的用词，常常会遇到一些令人费解的用词，有时不加注意，往往会引起一些不必要的纠纷。请对以下的几个用词给予准确的解释：(1) on or about 31, May; (2) during the first half of May; (3) at the end of May; (4) within 31, May; (5) within May。

(1) on or about 31, May: 5 月 31 日左右，包括 5 月 31 日。(2) during the first half of May: 从 5 月 1 日起到 5 月 15 日止，包括起止日。(3) at the end of May: 从 5 月 21 日至 5 月 31 日，包括起止日。(4) within 31 May: 即 before 31 May or latest May 31, 最晚不迟于 5 月 31 日。(5) within May: 即 during May, 从 5 月 1 日至 5 月 31 日，包括起止日。

313. 大连某贸易公司向新加坡出口一批水果，共 6000 公斤。国外开来的信用证上规定：不允许分批装运，在 9 月 30 日以前装船。我方于 9 月 8 日和 9 月 10 日分别在大连及烟台分别装 3000 公斤于“东方”号货轮运往新加坡港，提单上也注明了不同的装船港和不同的装船日期。请问我方的行为是否构成违约？银行能否拒付？

分批装运是指将一笔成交数量较大的货物，分成若干不同航次装运。这里的“分批”指的是不同的航次，不同的船，不是指一批货物的装运港只能有一个，如果一批货物有两个或两个以上装运港，但都装于同一航次同一艘船上，则不应视为分批装运，在上述出口交易中我方由于货源来自两个地方，因而选择了两个装运港，并将两地的货物装于同一航次同一艘船，实际上是一次交货，不存在不同航次、不同船舶、不同时间到达目的港的可能，不应视为分批装运。选择两个装运港只是由于货源分散而采取的措施。如果将不同货源集中到同一港口装运，会增加不必要的开支。总而言之，我方的行为并不构成违约，银行不会拒付，我方可顺利收汇。

314. 国内某出口公司向韩国出口大米 100 吨，报价是 CFR 价，合同规定 8~9 月份装运，由韩国开来的信用证上也是“shipment during March/April 1990”，另外记有其他字样。当我方在租船订舱时由于一时找不到足够的舱位，便于 8 月 20 日及 8 月 25 日分两批将货物运出，请问我方的行为是否构成违约？如果外商以此向我方提出索赔要求时，应如何处理？

这实际上是一个在合同并未对分批装运条款作出明确规定规定的情况下，如何对分批装运条款进行理解、解释的问题，对于分批装运，各国有不同的解释。如果在合同中没有对分批装运条款作出明确规定，有的国家解释为可以分批装运，有的国家解释为不可以装运，根据国际商会第 500 号出版物信用证统一惯例的规定，凡不明确规定不准分批装运，即视为允许分批装运，因此，按照国际惯例，我方的行为并不构成违约，除非对方所在国法律明确规定在不规定准许分运的条件下即视为不准许分运。如果外商以此向我方提出索赔，我方应首先了解对方所在国法律对分批装运条款是如何规定的，如果对方所在国法律并未有对我方不利的规定，我方即可以国际惯例为依据，拒绝受理对方的索赔要求，如果对方法律明确规定将合同中不规定分批装运条款视为不允许分批装运，我方可与对方协商，给予其一定经济补偿。

315. 国内某公司与外商洽谈一项出口业务，我方对外报价是每公吨（以毛作净）180 美元 FOB 广州。日方来函要求我方改报 CFR 东京。如果该商品每吨运费按短吨计算，每吨运费为 60 美元的话，我方应报什么价才较为合适？

一公吨等于 2204.62 磅，一短吨等于 2000 磅，每运费吨按短吨计算，每运费吨为 60 美元，折合为每运费吨按公吨计算，每运费吨为： $60 \times 2240.62 / 2000 = 66.1$ 美元。CFR 价为 $180 + 66.1 = 246.1$ 美元，因而我方改报每公吨 246.1 美元 CFR 东京，或者将每公吨

180 美元，折算为每短吨 $180 \times \frac{20000}{2204.62} = 163.3$ 美元， $163.3 + 60 = 243.3$ 美元，改报每短吨 243.3 美元 CFR 东京。

316. 我国内某厂向美国出口商品，我方开始的报价为 FOB 广州每公吨 150 美元，现在外商要求我方改报 CFR 纽约，设从广州至纽约的每吨运费为 50 美元，运费吨按长吨计算，则我方应再次报什么价才较为合适？

每运费吨为 50 美元，运费吨按长吨折合为运费吨按公吨计算，每运费吨为 $50 \times 2204.62/2240 = 49.2$ 美元（1 公吨 = 2204.62 磅，1 长吨 = 2240 磅）， $150 + 49.2 = 199.2$ 美元。因此我方应再次报价 CFR 纽约每公吨 199.2 美元。或将每公吨 150 美元折算为每长吨 $150 \times 2240/2204.62 = 152.4$ 美元。 $152.4 + 50 = 202.4$ 美元。再次报 CFR 纽约每长吨 202.4 美元。

317. 我国东北某贸易公司向日本出口山菜，用一批木桶包装。桶的规格是：上下口径为 50cm，桶腰直径为 70cm，桶高为 100cm，共计 100 桶。请问：该批货物共有多少立方米？如折合成英制尺码吨应为多少？

在国际贸易中凡按体积作为运费计算标准的货物，不能按求几何体积的方法计算运量而应按包装体最凸出的部分作为丈量标准。本题中每件包装体积为：

$$0.70 \times 0.70 \times 1.00 = 0.49 \text{M}^3, 100 \text{ 桶的体积为 } 0.49 \times 100 = 49 \text{M}^3$$

每英制尺码吨为 40 立方英尺，合 1.1328 立方米。

$$49/1.1328 = 43.256$$

所以该批货物共有 49 立方米，折合 43.256 英制尺码吨。

318. 国内某公司以 CFR 价向日本出口一批精密仪表 150 支，用纸箱包装，共 50 箱，箱的尺寸为长 57CM，宽 50CM，高 46CM。请问应如何计算该批货物的运费？

首先，根据商品英文名称，以货物分级表中，按字母的顺序，查出该商品属于哪个等级和按什么标准计算；其次，根据商品的等级和计算标准，从按航线划分的等级费率表中，查出该商品的基本费率；再次，基本运费加上各项必须计算的附加费，即为该商品的单位运费（每重量吨或每尺码吨的运费）；再次，计算出货物的运量，如按尺码吨计算为 $0.57 \times 0.5 \times 0.46 \times 50 = 6.555$ 立方米， $6.555 \div 1.1328 = 5.787$ 尺码吨；如该商品按重量计价则相应计算出重量吨；最后，以运量乘以单位运费，即得该批货物的运费。如果是从价运费，则按规定的百分比乘 FOB 价计算运费。

319. 有一批茶叶交付船公司装运，货到目的港后，收货人在提货时，发现茶叶有异味，后经查实，船公司将茶叶与生牛皮混装在一个船舱内，请问，船公司对该批变味茶是否应负责？为什么？

根据《联合国海上货物运输公约》的有关条款，结合此案例，承运人即案中的船公

司应该负责。因为“如果货物的灭失、损坏或延迟交付是由承运人、其受雇人或代理人的过失或疏忽连同其他原因所引起的，承运人仅在归于他们的过失或疏忽所引起的丢失、损坏或延迟交付范围内负责”。该案例中，在提单上已经写明，承运的货物是茶叶，承运人对货物的受装、堆放、保管、卸载、交货等环节，负责谨慎处理的责任，作为茶叶这种商品极易变味，这是普通的常识，作为承运人对这点应该是了解的。既然船公司忽视了商品的这一特点，而把其与有臭味的牛皮混装在一个船舱内，而引起茶叶有味变质，这是属于承运人未尽到谨慎处理，疏忽或过失造成。因此，船方应该赔偿托运人的损失，至于赔多少，则可协商解决，但茶叶公司也必须在收货时或在提单规定的期限内提出索赔才有效。

320. 信用证规定不允许部分装运。若订购 1000 打货品，实际只出口 990 打，是否算部分装运？可否用信用证统一惯例数量增减在一定幅度内是允许的来解释？

国际商会《跟单信用证统一惯例》500 号第 39 条规定：“除非信用证规定所列的货物数量不得增减，在支取金额不超过信用证金额的条件下，即便不准分批装运，货物数量允许有 5% 的伸缩，但信用证规定货物数量以包装单位或个体计数时，此项伸缩则不适用。”可见，惯例规定，对于须用仪器测出的不可数的货物数量（如重量、长度、体积等）可有 5% 的伸缩幅度，但对于不需凭借仪器既可数出的货物数量，即这里所谓“包装单位或个体计数”则不包括在内。

本例中数量单位系按包装单位“打”计数，故不适用此伸缩度，必须按 1000 打装运。这里，实际只出口 990 打，应视为分运。

321. 常有国外客户开来信用证要求使用第三者提单，请问在使用第三者提单时应注意哪些事项？

《跟单信用证统一惯例》国际商会第 500 号出版物第 31 条规定：除非信用证另有规定，银行将接受表明以信用证受益人以外的第三者作为发货人的运输单据。此处所指即为第三者提单。一般在国际贸易中使用第三者提单往往出于以下考虑：（1）出口商无力将货物运至海港办理报关装船事项时，通常全权委托运输行办理，此时提单上的托运人往往以运输行出面，构成第三者提单。（2）由于两国之间贸易限制而通过第三国贸易时，可使用第三者提单。（3）在中间商贸易中，中间商为避免出口商与进口商直接接触，而使用第三者提单，或者中间商出于其他目的，都可以要求签发托运人为中间商名称的第三者提单。（4）为了少征收进口关税，因为海关征收关税是以供货人向中间商提供的发票为依据，而这种发票金额低于中间商向进口人提供的价格。

在第三者提单情况下，实际发货人易处于被动地位。所以供应商在接受第三者提单时应注意以下问题：（1）以预付货款支付方式成交，即发货人收到货款后再发货，较为主动。（2）与资信好的老客户交往，较为安全可靠。（3）争取以到岸价（CIF）成交，最好投保一切险，且保险单据的被保险人最好用收货人。（4）海运提单最好采用指示提单，指示提单在发货人未经背书向银行结汇时，发货人仍保持货物所有权，对发货人较为安

全。

322. 从卢旺达进口咖啡豆一批，货价一百多万美元，转售美国，货从卢旺达直接运往美国。银行凭美国来证议付时发现公司送来的进口方提供的提单上以卢旺达银行为抬头而卢旺达银行没有背书，问应如何办理？

在中间商贸易中，提单往往经过背书转让。提单经过背书后，才能使提单本身所代表的物权的所有人发生变化，中间商才可以凭此已背书转让的提单到银行办理押汇。例中提单其抬头人卢旺达银行没有背书，在向开证行议付货款时将遭拒付。

补救方法只能是补加背书。此时可以将提单退回补加背书后再行寄单，也可以由议付行出面授权对方银行代加背书。只是去电授权对方银行代加背书比之于退单补加背书，可以避免提单迟期和信用证过期的风险，还可以及早收汇，减少利息损失。

323. 我国内地出口到香港等地货物常采取多式联运方式，例如广西各进出口分公司将货物由火车运往香港，再由香港经轮船运至国外。请问联合运输单据与一般海运提单有何不同？

在国际贸易中，多式联运是指按照联运合同，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付货物的地点。多式联运经营人在接管货物时，应给发货人签发一项多式联运单据，以证明多式联运合同以及证明多式联运经营人已接管货物并负责按照条款交付货物。

多式联运单据与一般提单作用相同，也是一种货物物权证书和有价值证券。国际商会为了促进多式联运的发展，于 1975 年颁布了《联合运输单据统一规则》，对多式联运单据作了认可。信用证统一惯例也规定了“除非信用证另有规定外，银行将不拒受单据注有诸如‘联合运输提单’、‘联合运输单据’、‘联合运输提单或港至港提单’标题或类似意图和效用的标题或标题组合者”。多式联运单据在实际运用中与一般海运提单有以下区别：（1）联合运输单据负责自收货至交货地的运输，而海运提单负责装运港至目的港的运输。（2）联合运输单据证明收受货物负责运输，但不要求表明货已装船及装运船只的名称，而提单则应证明货物已装上载运船只或已装运指定船只。（3）联合运输单据下的运输方式不作特殊限制，即可有海、陆、空等运输方式中任何两种或两种以上的运输方式，因而不象普通“联运提单”下的运输方式那样，必须是海运方式同其它运输方式的组合。

324. 什么是慢装或慢卸罚款？定期船是否会发生该费用？如发生该由谁负担？

慢装慢卸罚款（Demurrage charge）与快装快卸奖金（Despatch）相对应，在我国习惯称之为滞期费与速遣费。在采用程租船运输时，船方为了加速船舶的周转，促使对方尽快装卸，往往在租船合同中订有滞期速遣条款。如果租方未按约定时间完成装卸任务，延误了船期，或使船方因此而增加费用，则应向船方支付一定的罚款，称为滞期费（或称慢装慢卸罚款 Demurrage charge），它相当于船舶因滞期而发生的费用；如果租船方按约定

时间提前完成装卸任务，根据船公司的规定，则可向船方领取一笔速遣费（快装快卸奖金 Despatch），它一般相当于滞期费率的一半。

在租船运输中，负责租船的买方或卖方，为了约束对方，使其按时完成装卸任务，不仅在贸易合同中规定了装卸时间和装卸率，而且也规定了滞期速遣条款，特别在有些国家港口不是根据船舶到达先后来安排装卸，而且根据滞期费和速遣费金额的规定是否对其有利来决定，因此此时签订预定在这些港口装卸货物的买卖合同中更应规定滞期速遣条款，以免遭受船舶滞期的损失。

在定期船运输中，因为它停靠码头且不承运散装货物或大宗物资，在实务中极少会发生慢装慢卸问题。但万一发生，一般是在装货港滞期费由托运人负担，在卸货港由收货人（买方）负担。

第六章 国际贸易实务（六）

保 险

1. 目前世界上有哪些国家规定进口货物需要在进口国保险？

这些国家分列如下：欧洲：前苏联、波兰、捷克、斯洛伐克、罗马尼亚、保加利亚、匈牙利、阿尔巴尼亚。亚洲：伊朗、伊拉克、叙利亚、约旦、阿曼、也门、印度尼西亚、巴基斯坦、缅甸、孟加拉、朝鲜、蒙古、越南。非洲：苏丹、利比亚、阿尔及利亚、毛里塔尼亚、尼日利亚、塞拉利昂、冈比亚、加纳、加蓬、刚果、扎伊尔、卢旺达、索马里、埃塞俄比亚、肯尼亚、坦桑尼亚、马达加斯加。拉丁美洲：墨西哥、巴西、厄瓜多尔、秘鲁、阿根廷。

2. 进口货物为什么要在进口国内办理运输保险？

进口货物运输保险是保险人（保险公司）同被保险人（订货人和收货人）之间的一种契约关系。保险人在收取保险费后，对所承保进口货物承担运输过程中的风险责任。进口保险货物一旦遭到属于保险责任范围内的损失，可以取得保险公司的经济补偿。所以，进口货物运输保险的主要作用，是外贸公司或收货人以固定的少量的保险费支出，换取对自然灾害和意外事故所引起的货物损失的经济补偿，使进口贸易得以按计划稳定进行，并且有利于经济核算。

我国的涉外保险政策是：“平等互利，方便贸易，买方自愿”。为了维护国家利益，减少对外支出外汇保险费，以及在货物受损时便于理赔，我国的进口货物一般应在国内办理运输保险。对外订货单位在进行贸易洽谈时，要以离岸价（FOB）或成本加运费价（CFR）成交，由我国买方在国内办理货物运输保险。

3. 目前世界上保险业务都有哪些险别？货物运输保险属于哪一类性质的保险？

目前世界上的保险业务一般按保险标的分为四类，即财产保险，责任保险，保证保险和人身保险。货物运输保险是以物质财富以及有关的利益作为标的物的一种保险，属于财产保险。

4. 试简述一下海运货物保险所保障的风险。

货物在海上和其他运输过程中都可能遇到各种风险，给货物造成各种不同损失。在海运中风险主要有两类，一类是“海上风险”又称“海险”（PERILS OF THE SEA），一般指“自然灾害”（Natural Calamities）和“海上意外事故”（fortuitous accidents）。自然灾害是指因恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然力量造成的灾害。意外事故是指船舶搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外原因造成的事故。另一类是“外来风险”（Extraneous Risks），指由于偷窃、雨淋、短量、渗漏、沾污、破碎、串味、受潮、锈损、钩损等外来原因对货物造成的一般风险，以及由于战争、罢工、进口国拒绝进口或没收、拒绝提货等外来原因造成的特殊风险。其他运输方式的风险种类与海运大体相似。

5. 邮包保险的种类有哪些？邮包险的责任范围包括哪些？

根据 1981 年 1 月 7 日中国人民保险公司修订的《邮包保险条款》规定。邮包保险基本险别分为邮包险（Parcel Post Risks）和邮包一切险（Parcel Post All Risks）两种。此外还有一种附加险：邮包战争险（Parcel Post War Risks）。

邮包险的保险公司承保责任范围是负责赔偿被保险邮包在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水、自然灾害或由于运输工具搁浅、触礁、沉没、碰撞、出轨、倾覆、坠落、失踪或由于失火和爆炸意外事故所造成的全部或部分损失；另外，还负责被保险人对遭受保险责任内危险的货物采取抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。

邮包一切险的承保责任范围除包括上述邮包险的全部责任外，还负责被保险邮包在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。

邮包战争险是邮政包裹保险的一种附加险，只有在投保了邮包险或邮包一切险的基础上经过投保人与保险公司协商方可加保。加保邮包战争险须另支付保险费。

6. 海洋运输保险的种类及所承保的内容有哪些？

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981 年月 1 日修订），海洋运输保险的基本险包括平安险、水渍险和一切险。

平安险负责赔偿被保险货物由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水自然灾害造成的整批货物的全部损失或推定全损，或者运输工具搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞、失火、爆炸意外事故造成货物的全部或部分损失。装件时整件货物落海的损失也给予赔偿，此外还负责赔偿被保险人对遭受承保责任内危险的货物采取抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。此外，还包括运输工具遭遇海难后在避难港卸货所引起的损失以及在中途港或避难港卸货、存仓或运送货物的特别费用。

水渍险除承保包括平安险的各项保险责任外。还负责被保险货物在运输过程中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水自然灾害所造成的部分损失。

一切险除承保平安险和水渍险的各项保险责任外，对被保险货物在运输过程中由于外来原因所致的全部或部分损失，保险公司也负赔偿责任。

除三种基本险以外，在投保平安险和水渍险的同时还可以投保附加险，即一般外来原因引起损失的各种风险，以及特别附加险，即由于特殊的外来原因所引起损失的特别风险。

我国的附加险包括：（1）偷窃提货不着险（Theft, Pilferage and non-Delivery, 简称 T. P. N. D.）；（2）淡水雨淋险（Rain and/or Fresh Water Damage 简称 R. F. W. D.）；（3）短量险（Risk of shortage）；（4）沾污险（Risk of Contamination）；（5）渗漏险（Risk of Leakage）；（6）碰损、破碎险（Risk of Clash&Breakage）；（7）串味险（Risk of odour）；（8）受潮受热险（Damage Caused by Sweating& Heating）；（9）钩损险（Hook Damage）；

(10) 包装破裂险 (Loss/or Damage Caused by Breakage of Packing); (11) 锈损险 (Risk of Rust)。特别附加险有九种 : (1) 战争险 (War Risks); (2) 罢工险 (Strikes Riots and Civil Commotion 简称 SRCC); (3) 交货不到险 (Failure to Deliver); (4) 进口关税险 (Risk of Contingent Import Duty); (5) 拒收险 (Risks of Rejection); (6) 舱面险 (on Deck Risk); (7) 黄曲霉素险 (Risk of Aflatoxin); (8) 卖方利益险 (Cotingency Insurance); (9) 出口货物到香港 (包括九龙) 或澳门存仓火险责任扩展条款。

在国际上, 还有抛锚险 (Risk of Anchoring)、超程运输险 (Over Carriage Risk)、产品责任险 (Products Liability) 等。

一切险中已包括了一般附加险的各项风险, 但特殊附加险仍需另行加保。

7. 什么是保险证明书?

保险证明书是在国际贸易中, 当货物运输保险由出口方代进口方办理时, 出口方要求保险人或其代理人出具给进口方的投保证明。

根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》中的有关规定, 当以离岸价格条件 (FOB) 成交时, 货物运输保险应该由进口方自行办理。但实际上, 这种保险通常是以如下程序办理的:

进口方 (即投保人) 先与保险人签订预约保险总合同 (即总保险单), 在出口方装妥买卖合同中所规定的货物后, 将有关的详细情况通知给进口方, 并转告保险人。如果在出口地设有承保公司的代理人, 则应由其代理人出具 “ 保险证明书 ”, 证明出口方已经代进口方办妥了投保手续。

在国际贸易中, 这种保险证明书只是进口方已办妥保险的一种证明文件, 它不是作为结算的单据。

8. 怎样办理出口货物运输保险的投保手续?

我国的对外贸易企业向中国人民保险公司办理出口货物的运输保险时, 通常都采用逐笔投保的方式。

在投保时, 对外贸易企业要首先向保险公司索取空白的投保单, 据实填写其中的有关项目, 如货物名称和数量, 保险金额、装货船只名称、航程起讫地点、启运日期、保险险别等项, 并附有关单据 (如信用证、提单等) 一并交保险公司, 保险公司在核对无误后, 再签发正式的保险单或保险凭证, 交投保人。

在填写投保单时, 要注意以下问题:

(1) 被保险人的填写。在以到岸价格条件 (CIF) 成交时, 一般要填入我国对外贸易企业的名称。如果在信用证中另有规定, 则要按照信用证的规定办理; 在以离岸价格条件 (FOB) 或成本加运费价格条件 (CFR) 成交时, 如果进口方向中国人民保险公司投保, 要填写进口方的名称, 或者按照进口方的要求办理。(2) 保险的货物名称、标记、包装及数量等项目一定要全部填写不能有所遗漏, 内容也要与有关单证的记载一致。(3) 保险金额一般为发票金额加 10%, 也可以根据需要增加加成比例; 但如果超过 30%, 必须

经保险公司同意。(4) 对于装载的运输工具项,要填写所装运船舶的名称。如果属于陆运或空运,要尽可能填写所装运的火车、汽车、飞机的班次。(5) 开航日期和提单号码一定要填写清楚,不能发生遗漏。(6) 所投保险别要与信用证中的规定一致。如果信用证的内容与贸易合同不符,或其中有提高险别、扩大保险范围或不属于保险所能承保的危险,要与有关当事人商议,修改信用证。

如果对外贸易企业的业务量较大,也可以用现成的外贸单据副本代替投保单,以简化投保手续。

非贸易物资运输保险的投保手续,可以参照上述出口货物运输保险手续办理;被保险人可以是发货人,但保险金额一般没有加成。

9. 怎样办理进口货物运输保险的投保手续?

在以离岸价格条件(FOB)、成本加运费价格条件(CFR)成交时,进口货物的运输保险一般在国内办理。险别包括货物海上运输、陆地运输、航空运输和邮包运输等种类,货主可以根据进口货物的运输方式选择相应的险别,其投保方式有以下两种:

(1) 随笔保险。一次性或断续几次进口货物的单位办理保险时,需要事先与保险公司进行联系,在了解保险内容后,索取空白投保单。接到来自国外出口方的发货通知后,即向保险公司填交投保单。为了简化手续,经双方同意可以利用《国际运输预约保险起运通知书》,由投保方和保险公司签章后,即完成了投保与承保手续。

(2) 预约保险。专营进口或有经常性进口业务的外贸公司企业,为简化投保手续,做到及时保险,可以采用与保险公司签订预约保险合同的方式,投保进口货物运输险。预约保险合同分海运、陆运、空运和邮运四种,还可以签订包括上述四种运输方式在内的综合性预约保险合同。内容包括:①当事人双方(即投保人和保险公司)的名称;②保险范围。即所投保的货物范围;③保险金额和限额;④险别和保险费率;⑤保险责任;⑥责任起讫;⑦投保手续;⑧保险费结算;⑨索赔手续和时效;⑩赔付;⑪合同期限;⑫附则。

外贸公司企业在每次收到国外的发货通知时,即向保险公司索取并填交《国际运输预约保险起运通知书》一式四份,保险公司在签章后退回两份,其中一份自留,一份交收货单位执存。一经通知即作为已办妥投保手续。

10. 以承兑交单(D/A)、付款交单(D/P)方式出口时,应该如何办理保险手续?

以承兑交单(D/A)付款交单(D/P)方式出口时,保险手续的办理与以信用证等方式出口时大致相同,但由于付款交单、承兑交单属于商业信用,在国际贸易中买卖双方相距甚远,不容易了解对方的资信状况以及对方国家的情况,卖方可能会由于买方破产或拒付,或因买方国家的外汇管制、进口限制及内战,在及时收回货款方面遇到风险。卖方为了避免这种风险,可以同时加保出口信用保险(export credit insurance)这种保险承保出口方不能及时收回货款的风险,可以解除卖方的后顾之忧,促进本国出口贸易的发展。许多国家都由政府部门设立专门机构或委托保险公司办理这种业务。在我国,中国人民保险

公司也承保这种保险业务。

11. 购买海运保险是否只填写保单即可？是否还需要其他文件，如何办理？

当贸易商需要对一批货物投保海运保险时，首先要与保险公司取得联系，填制投保单，经保险公司接受后开始生效。保险公司出立保险单以投保人的填报内容为准，不需要其他文件。投保人应将保险的具体内容填写在投保单中。申报是否确实，填报内容是否齐全，往往直接影响到被保险人的利益。

填报内容包括以下项目：（1）被保险人名称；（2）标记；（3）包装数量；（4）货物名称；（5）保险金额；（6）船名或装运工具；（7）开航日期；（8）提单或运单号码；（9）航程或路程；（10）承保险别；（11）赔款地点；（10）投保日期。

以上各项都必须据实填写，否则保险公司将按照最大诚信原则的规定，在发生损失时拒绝赔偿。此外，还要注意投保的险别、币制和其他条件要与信用证和销售合同一致，以避免发生索赔事件。

12. 货物保险，由买方或卖方投保，各自的利弊如何？

在国际贸易中，货价是由货物本身的成本、运费和保险费三部分构成的。运输和保险由卖方还是买方办理，由不同的价格条件决定。价格条件不同，投保的方面也不一样，同保险的关系也有差别。目前，世界各国的贸易商通常采用国际商会于1990年修订的贸易术语解释通则作为一般买卖双方权利与义务的划分准则。较为常用的是以下三种价格条件：①离岸价格（FOB），即装运港船上交货价，当货物越过船舷或装上船只后，货物风险即由卖方转移给买方，在运输途中的保险由买方自行办理；②成本加运费价（CFR），货价中包括运费，但不包括保险费，这种价格对货物风险的转移与离岸价格相同，由买方自行办理运输途中的保险。但由于运输由卖方负责，卖方在货物装船后，必须无延迟地通知买方，以避免不必要的损失；③到岸价格（CIF），即成本加保险费加运费价。货物风险转移与离岸价格和成本加运费价格相同，但卖方负责办理保险并担负保险费用，然后，将保险单据转让给买方。

一般的情况下，由买方投保较为有利，因为买方通常与保险公司在同一地点，适用的法律相同，发生保险事故后，对损失货物的处理和索赔可就近办理，比较方便，也没有语言文字方面的隔阂。但买方必须等待卖方通知装船时间及船名等事项，容易发生由于卖方未能及时通知而延误投保的情况。

13. 就索赔而言，进口商在本地投保是否较为方便？

进口商在本地投保，对索赔来说，确实有许多便利，原因如下：（1）一般海洋货物运输保险中，都选择进口地的保险公司进行投保，进口商与保险公司在同一地点，所适用的法律条文相同，可以避免由于所依据的法律条文不同，在索赔时引起纠纷；（2）一旦所投保的货物在运输过程中发生意外事故，需要向保险公司请求赔偿，进口商作为货主，可以就近请保险公司对货物损失情况进行检验，处理损失并提请赔偿，从而加速了事故处

理过程，提高了经济效益；(3) 进口商与保险公司还可以避免因文字不同，而给交涉造成不必要的麻烦。

14. 请说明各类货物应该投保何种险，才能兼顾安全性和经济性？

在选择所投保的险别时，应根据货物的品质、包装、运往的地区以及买卖双方的需要而确定。既要考虑能获得所需的经济保障，又要适当节省保险费的支出。

下面就几种主要商品的特点及所应投保的险别举例如下：

一、副食品类

(一) 粮食类

包括：粮食、谷物、豆类、花生仁、饲料等

特点：易由于水分蒸发而短量或由于受潮而霉变，以及由于气温骤变而发生发汗、发热的损失。

包装：袋装或散装

险别：一切险；或在水渍险基础上加保短量险和受潮受热险。并应加入免赔率的规定。

(二) 油脂类

包括：食用动植物油

特点：易渗漏和沾污

包装：桶装或散装

险别：在水渍险基础上加保短量险和沾污险，散装应规定免赔率。

(三) 食品类

包括：水果、肉类罐头、坛装食品

特点：铁罐食品易发生锈损或包装变形；坛装和玻璃罐装食品易发生外包装破裂的损失，并易遭偷窃。

包装：铁罐装、玻璃罐装、坛装

险别：一切险或在平安险、水渍险基础上加保包装破裂险、碰损险、锈损险和偷窃提货不着险。

(四) 冻品类

包括：冷冻肉禽

特点：易化冻变质或腐败

包装：置于有冷藏设备的运输工具中

险别：冷藏货物险

(五) 活牲畜、活禽、活鱼类

包括：活牛、活马、活鸡、活鸭、活鱼等

特点：易在途中发生死亡

险别：活牲畜、活家禽死亡险

二、土产畜产类

（一）麻类

包括：黄麻、苕麻等

特点：易受潮发热引起变质、自燃等损失

险别：在平安险或水渍险基础上加保受热，受潮险。

（二）鱼粉

特点：在一定温度与湿度条件下易受潮、受热而变质。

险别：在平安险、水渍险基础上加保受热受潮险。

（三）毛绒类

包括：羊毛、羽毛、羊绒

特点：易沾污而影响质量。

险别：在平安险、水渍险基础上加保混杂、沾污险。

（四）皮张类

包括：山羊板皮、兔皮、黄狼皮

特点：易由于沾污、受潮、受热而发生变质，以及被偷窃

险别：平安险、水渍险加保受潮、受热、沾污险及偷窃提货不着险。也可投一切险。

（五）盐渍肠衣、兽皮类

特点：易由于盐水渗漏而变质

险别：平安险、水渍险基础上加保渗漏险。

三、轻工业品类

（一）玻璃制品类

包括：热水瓶、灯泡、灯管、玻璃瓶、玻璃板、玻璃仪器

特点：易破碎

险别：平安险、水渍险基础上加保破碎险

（二）陶、瓷制品类

包括：日用陶、瓷器、工艺陶、瓷器、陶瓷洁具、陶瓷管、磁砖等

特点：易破碎

险别：平安险、水渍险基础上加保破碎险保险（公司对包装粗糙者可能拒绝承保）

（三）家用电器和相机类

包括：无线电、半导体收音机、电视机、收录两用机、电扇、电冰箱和各种照相机等

特点：易碰撞和被窃

险别：平安险、水渍险加保碰撞险和偷窃提货不着险

（四）杂货类

包括：仪表、金属餐具、文体用品、鞋类

险别：水渍险加淡水雨淋险

四、工艺品

包括：首饰、珐琅、雕刻、漆器陶瓷器等

特点：较贵重、易被窃或碰撞

险别：加保碰损险、破碎险及偷窃提货不着险

五、五金类

包括：金属条、板、铸铁制品、小五金

险别：平安险或水渍险即可

六、矿产类

（一）水泥、矿砂、矿石

特点：易短少、水泥可能破包漏损

险别：加保短量险、包装破裂险、并有免赔率

（二）建筑材料类

特点：易破碎

险别：加保破碎险，并规定免赔率

七、化工类

（一）液体商品

包括：原油、成品油

特点：散舱运输、易发生短量和沾污

险别：加保散舱油类险

（二）粉粒状化工产品

包括：化肥、石墨粉

特点：易由于包装破裂造成外漏短少

险别：加保包装破裂险

八、机械类

包括：机床、通用电力机械、车辆

特点：易受碰撞、擦损，车辆零件可能遭窃。

险别：加保碰损险及偷窃提货不着险。置于甲板上运输的，还要加保舱面险

九、纺织纤维类

包括：纤维布匹、抽纱制品、服装

特点：遭受损失的可能性较多

险别：一切险或在水渍险基础上加保沾污、钩损、淡水雨淋险等

15. 活的动物，如鱼虾或新鲜的植物（如蔬菜）出口时，应该投保哪种险？有些保险公司不愿承保的原因是什么？

活的动物出口时，应投保活牲畜、活家禽死亡险。新鲜植物出口时，应投保平安险或水渍险，以及战争险、偷窃提货不着险以及受潮受热险等。另外，鱼、虾以及蔬菜、水果这类鲜货为了在运输途中保持新鲜程度，一般都须经过特别处理后装入轮船的冷藏仓内。有时发生在运输途中的灾害事故及外来风险可使冷藏设备失灵而造成鲜货的腐败或损失，为了弥补这类损失，货主可以投保冷藏货物保险。中国人民保险公司的海洋运输冷藏货物保险分为冷藏险（Risk of Shipment of Frozen Products）与冷藏一切险（All Risks for Ship-

ment of Frozen Products)。其承保责任分别相当于水渍险和一切险的责任范围。另外，冷藏保险还包括由于冷藏机器停止工作连续达 24 小时以上所造成的货物腐烂或损失。

这类商品在运输途中风险较大，极易发生动物死亡或植物变质、腐烂的危险。虽然自然变坏和自然短量不属于保险责任，需要加列易腐货物条款，但保险公司赔偿的可能性极大，也容易引起纠纷，所以保险公司往往不愿承保。

16. 出口信用保险的主要内容是什么？在什么情况下应该办理该种保险？

出口信用保险（Export Credit Insurance）是一国政府为了促进本国出口贸易的发展而设立的一种政策性保险。出口企业以付款交单（D/P）、承兑交单（D/A）或赊帐（O/A）等商业信用付款条件并按信贷条件出口时，如果投保了出口信用保险，凡由于商业风险或政治风险而引起的收汇风险，均可由保险人按保单的规定进行赔偿。出口信用保险所承保的商业风险包括：买方无力偿付货款、买方逾期不支付货款以及买方违约拒收货物并拒付货款。出口信用保险所承保的政治风险包括买方所在国家限制汇兑、实行进口管制或限制、颁布对外延迟付款令或者发生战争、动乱等，以及买方所在国家或有关第三国发生非常事件致使无法履行合同或付款。根据信贷期限的长短，出口信用保险分为短期出口信用保险和中长期出口信用保险。在我国，信用期限在 180 天以内或最长不超过 365 天的称为短期出口信用保险，而信用期限大于 1 年，一般不超过 10 年的称为中长期出口信用保险。出口信用保险主要针对机电产品和成套设备等资本性货物的出口，并且产品应全部或大部分在中国制造。有些国家的出口信用保险还承保由于汇率变动和通货膨胀所引起的收汇风险。

在承保短期出口信用险之前，出口公司要提供一份真实反映其出口及收汇情况和投保要求的申请书，以便保险机构据以调查企业经营管理情况，制定保险条款和费率。中长期保险要对每一合同进行严格的审查。保险公司还要求对短期信用险实行全部投保，出口企业不能只选择风险大的国家和买家投保，而必须将所有以商业信用方式的出口按销售额全部投保。这样可以保证保险公司能够分散风险，保持其经营的稳定性。出口企业还要事先向保险公司申请每一买方的信用限额，经批准后作为保险机构对该买家风险所致损失的最高赔偿限额。此外，根据损失原因的不同，保险单规定了不同的核定损失期限，只有在规定的核定损失期满后，保险机构才给予赔付，赔付一般为损失的 90%，其余部分由企业自行承担。

17. 对于出口的货物，除一般水险外，还有什么保险可以保障出口方的权益？

出口货物除了可以投保一般的货物运输保险外，还可以投保特殊附加险，如战争险、罢工险，以及产品责任险和出口信用保险，以保障出口厂家的权益。

战争险主要负责由于战争、敌对行为、武装冲突以及由此引起的拘留、捕获、禁制或扣押所造成的损失。此外，对常规武器包括水雷、鱼雷、炸弹所造成的损失以及因战争险责任范围内的事故所引起的共同海损牺牲、分摊和救助费用，也给予负责。而使用原子或热核制造的武器所造成的损失作为除外责任不予赔偿。它的保险责任起讫是从货物装上运

输工具开始，至货物运抵目的地卸离运输工具为止。

罢工险是对由于罢工者、被迫停工工人或者参加工潮、暴动、民众争斗的人员的行动，或者任何人在罢工期间的故意行为所造成的损失和上述行动或行为所引起的共同海损、救助费用负赔偿责任。它的保险责任起讫期限与战争险不同，它是按照货物运输保险的起讫期限，即“仓至仓”责任负责的。

产品责任险是责任保险的一种，它是以被保险人对第三者的一种法律上的民事损害赔偿为保险标的。主要承保制造商或经销商所生产或出售的产品或商品发生意外事故，造成用户或其它人的人身伤害或财产损失，依法应由被保险人承担的赔偿责任。投保产品责任险，不但可以避免出口商可能要负的巨额赔偿责任，还可以减少一些繁琐的诉讼案件，目前对投保这种险的需求正在日益增加。

出口信用保险属商业信用保险范围，它所承保的，是货物买卖合同或提供服务合同中卖方或提供服务方在货物出口或提供服务后不能按合同规定收回货款或不能及时收回货款所致损失的风险。它可以消除出口企业对收汇风险的后顾之忧，提高出口企业在国际市场上的竞争能力，从而促进本国出口贸易的发展，因此许多国家包括发达国家、发展中国家及东欧国家都由政府部门以不同方式设立专门机构或委托保险公司办理这项业务。

从1986年起，中国人民保险公司上海、天津、广西分公司经总公司同意，先后小规模试办了出口信用保险。中国人民保险公司还成立了出口信用保险部，以机电产品为重点，小范围正式试办出口信用保险，以支持我国的机电产品出口。

18. 海上保险不论货物运输保险或船舶保险，除了伦敦劳氏保险单是保险公司的具体基本文件外，还附有一系列的协会条款，所谓协会条款究竟指什么？其背景如何？

劳氏保险单开始采用于1779年，起初分为船用和货用两种，后来合并成为船货两用的，称为Lloyd's S. G. Form的基本保险单，保险单中的字、句都经过法庭和劳氏保险人的仔细推敲和判例解释确定，字句较晦涩。目前世界主要国家的保险公司大多采用这种保险单作为基本的保险单格式。

随着现代货物运输方式的改进和货物性质的不断变化，劳氏保险单已日益不能满足各行各业的需要，由此而产生了附贴在保险单上的协会条款，对保险单上的条款起修正、补充、限制的效力。所谓协会，是指伦敦保险人协会（The Institute of London Underwriters ILU），是伦敦保险人的学术团体。在19世纪中叶由伦敦各保险公司合并组成。协会下设的技术及条款委员会（Technical and Clauses Committee）负责研究制订各种标准化的保险单条款，以联系各种保险组织，并为解决全球保险市场的共同问题提供方法，所编订的条款称为“协会条款”（Institute Clauses）。协会条款的内容随实际需要及形势的变化而不断进行修订，在条款左上角印有协会条款修订小组修订使用的日期。因此，在保险单上附贴“协会条款”时，要在保险单上同时注明条款的名称和日期，提供正确的依据，以避免不必要的纠纷。

19. 目前我国进出口业务中使用的保险单有哪几种？它们适用于哪些范围？

目前我国在进出口业务使用的保险单有：

（1）保险单（Insurance Policy）。俗称大保单，如按 CIF 价格条件出口，都使用这种保单。

（2）保险凭证（Insurance Certificate）。俗称小保单。它简化了保险单证，其上仅列保险人和被保险人名称、保品名称、数量、保险金额、险别、运输工具、起讫地点，对于保险单背页所列双方权利义务的详细条款则从略。它与大保单具有同等效力。

（3）预约保险单（Open Policy）。目前我国仅适用于 FOB 或 CFR 价格进口的货物和出口的展品或小卖品。

（4）联合凭证（Combined Certificate）。它是比保险凭证更为简化的保险单据，由保险公司在出口货物发票上加注承保险别、保险金额和保险编号，通常只在港澳，新马地区的部分华商中使用。

20. 什么是预约保单（Open Policy）？

预约保单是以预约方式一次承保长期间、或永久有效的多次货物运输的保险单。保险人与被保险人双方订立协议，规定总的保险范围，包括被保险货物的种类、总保险限额、航程区域、运输工具、保险条件和保险费率等。保险期限可以为定期或长期，即没有确切的终止期限，但订约一方要取消保险，必须事先通知对方。保险人负责承保该保险范围内的货物。

签订预约保单后，不用在每次保险标的起运前分别依次办理货物运输保险，被保险人只需在每批保险标的出运之前，填制起运通知，将这批出运的保品、价值、包装、数量、起讫港、船名、起运日期，通知保险人，由其签发正式的保险凭证，将来根据所签凭证结算保险费。在被保险人延迟或因疏忽而遗漏通知时，需要补办起运通知，即使补办时标的物已经受损，保险人也必须负责；如果货物已安全抵达目的地，被保险人也必须交纳保险费。

预约保单通常规定每船限额条款和地点条款，分别规定了保险人对装在同一条船内的保险货物和装船前在同一地区内的保险货物的最高责任限额，保险人对超过限额部分不予承保。费率分为统一费率，即对预约保险协议中约定的保险标的按同一费率收取保险费，和按实际出运货物的商品性质征收不同费率两种。

预约保险可以防止漏保，也可以减少每次出运货物都要同保险公司商订投保条件、办理投保的手续。同时，由于预约保险的保险费一般采用定期事后结算的办法，还可以减少被保险人的资金占用，减轻财务负担，所以预约保险方式通常由有经常性进出口业务的客户采纳。我国保险公司同外贸公司签订的预保合同就属于预约保险单的一种。

21. 出口货物是否可以购买预约保单（Open policy）？应如何办理手续？

出口货物可以办理预约保险，购买预约保单（Open policy）。

预约保险是由保险人和被保险人先签订预约保险协议，规定总的保险范围和期限，然后在每批货物装运前，被保险人填制起运通知，包括品名、价值、包装、数量、起讫港、

船名、起运日期，保险人再据此签发正式的保险单据，日后凭保险单定期结算保险费。

在购买预约保单之前，被保险人需要与保险人就有关事项达成协议，这些事项是预约保单的必须项目。包括：①自动生效条款（Automatic Cover Clause）；②声明条款（Declaration Clause）；③协议证明条款（Negotiable Certificate Clause）；④损失赔付条款（Payment of Loss Clause）；⑤航行条款（Voyage Clause）；⑥运输条款（Conveyance Clause）；⑦取消条款（Terms Cancellation Clause）；⑧价值条款（valuation Clause）；⑨权益限制条款（Limits of Liability Clause）。待上述事项商议妥当之后，再签订正式的预约保险单。

22. 以预约保单（Open Policy）方式投保时，因某种因素不便提单上注明船名时，如发生索赔事件，这时保险公司应如何受理？

船名是保险单中需要明确填写的项目，也是保险人与被保险人之间保险契约生效的必要条件。各国法律都有关于“不填写船名，保险单无效”的规定。如果被保险人未能在保险单中明确填写船名，保险公司可以宣布保险契约无效，在货物发生危险后，也不予赔偿。

预约保单不属于正式的保险单据，被保险人需要在每批货物装运前，将货物运输的详细情况，通知保险公司，保险公司再据以签发正式的保险单据。被保险人应该在货物起运前及时通知保险人，船名也是其中的必备项目之一，如果被保险人由于某种原因，无法通知船名，保险人可以接受该项通知，但最高责任限额不能超过原定的最高保险金额。在货物受损时，给予被保险人必要的补偿，履行其作为保险人的责任。

23. 请对下列名词给予解释：①不定值保险单（Unvalued Policy）；②定期保险单（Time Policy）；③航程保险单（Voyage Policy）；④混合保险单（Mixed Policy）；⑤逐笔保险单（Specific Policy）。

（1）不定值保险单（Unvalued Policy）指保险人与被保险人在承保和投保时对保险标的物价值并不约定，而是留到发生损失后再核定保险价值。

（2）定期保险单（Time Policy）指明确规定有效期限的保险单。

（3）航程保险单（Voyage Policy）是以保险单的有限期限以空间为限制，从装运港到目的港，保险人只负责规定航程内的损失。

（4）混合保险单（Mixed Policy）是兼有航程和定期两种性质的保险单。保险人仅对在保险期限内和船舶在规定的航程内发生的损失负赔偿责任。例如载有“仓至仓条款”和保险货物如不能进仓可延展 60 天的保险单。

（5）逐笔保险（Specific Policy）指保险人与被保险人双方逐笔商定承保项目。

24. 海上固有危险，包括哪些状况？

海上固有危险又称海上风险，是指各国保险业所承保的在海上运输及海陆运输交接过程中所发生的风险。它包括海上发生的自然灾害和意外事故。自然灾害指由于自然界变异引起破坏力量所造成的现象，如暴风雨、雷电、海啸、流冰等；意外事故是指由于不属意

料中的原因或不可抗拒原因所造成的事故。

主要的灾害事故包括：

（1）恶劣气候（heavy weather）又称暴风雨（windstorm）。指海上发生飓风、大浪引起船只颠簸、倾斜造成船舶的船体、机器设备损坏或因此而引起船上所载货物相互挤压、碰撞而导致破碎，渗漏等损失。

（2）搁浅（grounded）指船底同海底或浅滩保持一定时间的固定状态，这一状态必须是在事先没有预料到的意外情况下发生的，规律性的潮汛涨落造成的船底触及浅滩或滩床，潮退时搁住，潮涨时船舶重行浮起继续航行，属于必然现象，不能作为保险的“搁浅”事故。

（3）触礁（Strand）。船体触及海中的险礁和岩石等造成的意外事件叫“触礁”，并包括船只同沉船“残骸”相触的情况。

（4）沉没（Sunk）。指船体全部或大部分没入水面以下，并已失去继续航行的能力。

（5）破船（Shipwreck）。船舶在航行或停泊时遭遇暴风、狂浪等袭击，造成船体破裂，使船只搁浅、触礁、沉没的事件都可以归入该项事故中。

（6）碰撞（Collision）。船舶与其它船只或其它固定的、流动的固体物猛力接触叫碰撞。如同码头、桥梁、浮筒、灯标等相碰，船只与海水的接触以及船只停泊在港口内与其他船只并排停靠在码头旁边，因为波动相互挤擦，不能作为碰撞。

（7）失踪（Missing）。船舶在航行中失去联络、音讯全无达到一定时间仍无消息，可以作为实际全损，由保险公司按“失踪”负责。这里的“一段时间”在国际上没有统一的规定，一般为4~6个月，我国海商法规定为2个月。船舶失踪的原因可能是由于海上灾害所造成，也包括敌方扣押、海盗劫掠和船上人员监守自盗等人为原因。

25. 试简述一下损失的种类。

在国际海运中，损失一般分为两类，一类是海损（Marine Losses），另一类是其他损失。海损指海运保险物在海洋运输过程中由于自然灾害或意外事故所造成的损坏和灭失。海损按照损失的程度可分为全部损失和部分损失；部分损失按照损失的性质，可分为共同海损和单独海损。全部损失（Total Loss）简称全损，指运输中的整批货物或不可分割的一批货物的全部灭失或损坏。全损又可分为实际全损（Actual Total Loss）和推定全损（Constructive Total Loss），实际全损指货物全部灭失或货物受损后已失去原有用途，如货物沉入海底无法打捞。推定全损指保险货物受损后，进行施救整理和恢复原状所需要的费用，或者这些费用再加上续运至目的地的费用的总和，估计要超过货物在目的地的完好状态的价格。

26. 什么是淡水险（F. R. W. D）？

淡水雨淋险（Fresh Rain Water Damage，简称F. R. W. D.）是海洋运输货物保险的一种附加险。它承保的是在海洋运输途中，直接由于淡水、雨水以致雪融所造成的货物损失，包括汗舱、船上的淡水舱、水管漏水等，淡水是与咸水（即海水）相对而言。由于

平安险和水渍险只负海水不负淡水所造成的损失，这一险别是在此基础上的扩大。为了证明淡水和雨水是在承保期间外来的，因此，条款中规定包装外部应有淡水或者雨水的痕迹。

27. 一切险 (All Risks)、平安险 (F. P. A.)、水渍险 (W. A.) 的各自保险范围有什么不同？

在《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》(1981年1月1日修订)中对这三种险的责任范围是这样规定的：

平安险 (F. P. A.) 负责赔偿：①被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损。当被保险人要求赔付推定全损时，须将受损货物及其权利委付给保险公司。被保险货物用驳船运往或远离海轮的，每一驳船所装的货物可视作一个整批。推定全损是指被保险货物的实际全损已经不可避免，或者恢复、修复受损货物，以及运送货物到原定目的地的费用超过该目的地的货物价值。②由于运输工具遭受搁浅、触礁、沉没、互撞与流冰或其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故造成货物的全部或部分损失。③在运输工具已经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁意外事故的情况下，货物在此前后又在海上遭受恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害所造成的部分损失。④在装卸和转运时由于一件或数件整体货物落海造成的全部或部分损失。⑤被保险人对遭受承保责任内危险的货物采取抢救、防止或减少货损的措施而支付的合理费用，但以不超过该批被救货物的保险金额为限。⑥运输工具遭遇海难后，在避难港由于卸货所引起的损失以及在中途港、避难港由于卸货、存仓以及运送货物所产生的特别费用。⑦共同海损的牺牲、分摊和救助费用。⑧运输契约订有“船舶互撞责任”条款，根据该条款规定应由货方偿还船方的损失。

水渍险 (W. A.) 的责任除以上平安险的各项责任外，还包括被保险货物由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水自然灾害所造成的部分损失。

一切险的责任除包括平安险和水渍险的各项责任外，还负责被保险货物在运输途中由于外来的原因所致的全部或部分损失。但对于下列损失，保险公司不负赔偿责任：①被保险人的故意行为或过失所造成的损失；②属于发货人责任所引起的损失；③在保险责任开始前，被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失；④被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性及市价跌落、运输延迟所引起的损失或费用；⑤本公司海洋运输货物战争险条款和货物运输罢工险条款规定的责任范围和除外责任。

28. 投保一切险的情况是否包括“偷窃提货不着险 (TPND)”？并对“提货不着 (Non - Delivery)”的情况举例说明。

“偷窃提货不着险” (Theft, Pilferage, and Non - Delivery, 简称 T. P. N. D.) 所赔偿的，是在保险有效期内，保险货物被偷走或窃走，以及货物运抵目的地后，整件未交的损失。偷 (Theft) 一般是指将整件货物偷走，窃 (Pilferage) 是指从包装完整的整体货物中窃取一部分；提货不着是指整件货物没有交付给收货人，又称“不能送达”。投保了“偷

窃提货不着险”后，当保险货物遭到偷窃或运输工具运抵目的地后整件货物短少时，在保险有效期内，对船东和其他责任方按照运输契约规定免除赔偿的部分，由保险公司负责赔偿。因此，货物失窃和未能送达，是由被保险人事先未知，并且无法控制的意外事故造成的，属于一种意外事故。按照惯例，一切险的负责范围包括保险货物在海、陆、空运输过程中，因各种外来原因所造成保险货物的损失。这种损失自然也包括货物丢失、遭窃、未能送达的损失。所以一切险中已包括了“偷窃提货不着险”，如果已投保一切险，就不必再加保该险种。例如国外某出口厂家向我国某公司出口生丝 500 件，在货物抵达目的港后，经检查，实际到货 350 件，所短少的 150 件就属于 Non - Delivery 的情况。

29. 一切险是否包括火险（Fire Risk）？

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981 年 1 月 1 日修订），一切险承保货物在运输中由于外来原因所致的全部或部分损失，其中包括火险。凡由于意外或无法确定因素引起的火灾，或由于海水浸湿引起蕴热、造成火灾等损失情况，保险人均予以赔偿。

30. 投保一切险（All Risks）是否指该货物一定要装于舱内？

不一定。在海洋货物运输中，如果货物装在甲板上，四周围缺少遮护，极易被海水溅泼或被海水冲刷落海。所以一般的保险条款中都规定只对置于舱内的货物进行保险。如果装在甲板上，一旦船舶遇难，货物被抛弃海中以后，也不能以共同海损的名义获得补偿。

但有些货物由于自身所具有的危险性及其它特性，如体积过大等，只适合于装载在舱面甲板上，在这种情况下，必须在保险单中予以特别注明，经保险公司同意后才能投保一切险，获得保险保障。

31. 中国人民保险公司对“货物运输罢工险条款”的责任范围是如何划定的？

中国人民保险公司于 1981 年 1 月 1 日公布了“货物运输罢工条款”其责任范围是：保险公司对被保险物由于罢工者、被迫停工工人或参加工潮、暴动、民众斗争的人员的行动或任何人的恶意行为所造成的直接损失和上述行动或行为所引起的共同海损、牺牲、分摊和救助费用负赔偿责任。但是保险公司不对罢工期间由于劳力不足或不能运用致使货物遭受的损失负赔偿责任。

32. 在国际上航空货物运输保险有哪几种？我国有几种？

航空货物运输保险（Air Transportation Cargo Insurance）是近年来随航空运输业的发展而设立兴起的一种货物运输保险，承保空运途中因为自然灾害、意外事故或外来原因造成的货物的损失。在国际上大多划分为空运险（Air Clause）和协会货物空运（一切）险（Institute Air Cargo Clause）（All Risks），两种。

空运险的承保范围包括室内火险及空运时着火、相撞、坠海而致的损失、损坏危险，有效期从航空公司签发货物收据时起，到航空公司交货为止或货物运达目的地后至多不超

过 48 小时为止。

协会货物空运险的承保范围除不包括因迟延、固有瑕疵或本质所造成的损失、损坏以外，其它一切危险所致的损失或损坏都在所承保的风险范围之内，但不负责因罢工、战争、暴动、敌对行为、合法的捕获、拘管、扣留等发生的损失。如有必要，仍需另行加保战争险（War Risk）和罢工险。有效期从货物离开保险单上所注明的仓库时起，到航空公司交货为止或货物运达目的地卸货后 30 天为止。

在我国，航空运输货物保险由中国人民保险公司办理，分为航空运输险和航空运输一切险两种，承保范围的划分与国际上的空运险和协会空运一切险大致相同，但保险责任的最长终止期限都是以被保险货物在最后卸载地卸离飞机后满计天为止。此外，还可以根据具体情况，在双方协商后加保航空运输货物战争险等附加险。

33. 什么是航空保险？都包括哪些条件？精密仪器在航空运输时，投保哪几种险较为有利？

航空事业是在本世纪新发展的一种运输事业，其历史只有几十年。航空保险作为对飞机及所运送货物的一种保险方式，发展也比较缓慢，在本世纪 40 年代后才得到较为蓬勃的发展。

航空保险中，保险标的发生全损的情况较为普遍，并且金额较大，目前国际上对于航空保险一般采用联营方式，以避免由一家保险公司承担过大的风险。航空保险现在仍附属于货物运输保险之中，未能成为一个独立的体系。空运承运人与其他陆上及海上承运人一样，对所承运的货物负有相当的赔偿责任，国际上以 1929 年制订的《华沙公约》（Warsaw Convention）作为依据的惯例，以确定承运人的责任。

航空保险通常包括以下几种：（1）货物赔偿责任保险。这是空运公司就其受托运送的货物发生灭失、毁损、延迟到达等由于处理上的错误所造成的在法律上应负损害赔偿责任的可能损失，向保险公司请求补偿的一种保险方式，条件一般为“一切险”。（2）运送人代办货物运输保险，空运公司在向保险公司投保货物责任保险的同时，投保货物运输保险。条件是“一切险”，范围是货物实质上的灭失或损害。（3）货主自行投保货物航空运输险，包括平安险、水渍险等基本险及附加险、一切险和战争险，保险公司除“一切险”和“战争险”之外，对其它险别一般自行制订特别条款，明确承保范围。

精密仪器的价值一般比较高，容易发生损害。因此在投保时，应加保一切险。

34. 请对空运条款（Air Cargo Clause）与海运条款的区别作简要说明。

航空运输货物保险（Air Transportation Cargo Insurance）是指对外贸易货物经飞机空运时的保险，保险公司一般都订有航空运输货物保险的专门条款，供办理空运货物保险使用。在国外航空货物运输的承保业务，主要是由办理海运保险的保险公司承办，也有一部分由专营航空保险的保险公司承办。

中国人民保险公司的《航空运输货物保险条款》（1981 年 1 月 1 日修订）规定，承保险别为航空运输险和航空运输一切险两种。前者负责被保险货物在运输途中遭受雷电、火

灾、爆炸或由于飞机遭受恶劣气候或其它危难事故而被抛弃，或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落或失踪等意外事故所造成的全部或部分损失。后者除包括前者的责任范围以外，对被保险货物在运输途中由于外来原因造成的，包括被偷窃、短少等全部或部分损失，也负赔偿责任。航空运输货物保险的责任，自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效，包括正常运输过程中的运输工具在内，直至该项货物运达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其它储存处所为止。如未抵上述仓库或储存处所，则以被保险货物在最后卸载地卸离飞机后满 30 天为止。如在上述 30 天内被保险的货物需转送到非保险单所载明的目的地时，则保险责任以该项货物开始转运时终止。

而一般的海运条款中货物到达目的地后的最长时效为 60 天，而且伦敦协会货物险条款中规定有驳运条款（Craft & C. clause）、共同海损条款（G. A. clause），双方碰撞过失条款（Both to Blame Collision Clause），但在空运保险条款中没有加入的必要。

35. 请问航空货物保险（Air Clause）与协会航空货物一切险（Institute Air Cargo Clauses）条款有什么区别？

随着飞机作为一种货物运输工具，运用日益广泛，航空货物运输保险也有了很大的发展。在由办理海运保险的保险公司承保时，保险公司往往使用普通的海洋货物运输保险单，再加上空运条款（Air Clause），其文句如下：

Air Clause

This insurance commences from the time the receipt of the Aviation Company is issued, and includes fire risk in their premises and risk of loss of damage occasioned by fire, collision or crash while being conveyed by aeroplane.

Excluding risk of breakage unless occasioned by accident as above.

Risk to cease on delivery of the goods by the Aviation Company but in any case not later than forty eight hours after arrival at destination.

Excluding any loss or damage arising from delay or inherent vices.

“本保险自空运公司签发货物收据时起生效，包括货物置于航空公司内的火险，以及在飞机运送途中因火灾、相撞、坠海所致的灭失或损毁。但除上述以外意外事故所引起的损失，不包括破损险。

本保险在航空公司交付货物时终止，但在任何情况下，以不超过抵达目的地后 48 小时为限。本保险不负责因迟延或货物固有瑕疵所致损失。”

一切险是航空货物运输中最经常使用的险别。它的责任范围与一般的货物在运输保险中的一切险相同，对被保险货物在运输途中由于外来原因造成的全部或部分损失负赔偿责任。但伦敦保险协会 1965 年制订的《协会空运货物一切险条款》（Institute Air Cargo Clauses – All Risks）对保险期限的规定，比一般的货物运输保险短，而长于航空货物保险的期限。其具体规定如下：

“本保险自被保险标的物从保险单所载明的地点的储存处所启运开始生效，包括正常

的运输过程，直到下列任一情况发生后终止：

①在保险单所载明的目的地交给收货人或运到其它最终堆货仓库；

②在保险单所载目的地或中途，货物存进任何其它仓库，被保险人用作：（甲）正常运送过程之外的存放；（乙）货物的分派或运送。

③在最后卸货地被保险标的物从飞机卸下后满 30 天。

在航空公司按照契约有权处理范围内的偏航、被迫卸货、再装货、转运、更改航程等原因造成被保险人无法控制的迟延时，本保险仍继续有效。”

36. 邮局的包裹保险是否相当于一般保险公司承保的空运包裹（Air Parcel）出口货物保险？

二者在以下几方面有所区别：（1）航空运输货物保险只承保通过航空运输的货物，而邮包保险以通过邮局用邮包递送的货物为保险标的，可以使用海、陆、空各种运输工具；（2）航空运输货物保险的责任是被保险货物在运输途中遭受雷电、火灾、爆炸或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落、失踪等意外事故造成的全部或部分损失；邮包险负责赔偿被保险货物在运输途中由于遭受暴风、雷电、流冰、海啸、地震、洪水等自然灾害，运输工具搁浅、触礁、沉没、出轨、倾覆、坠落或失踪，或由于失火和爆炸等意外事故引起的共同海损的牺牲、分摊和救助费用；（3）航空运输货物保险，在保险货物到达目的地后，在航空公司的保管期限，最长为被保险货物在最后卸载地卸离飞机后满 30 天；邮包保险，在保险货物到达目的地后，在邮局保管的最长保险责任期限，以自保险单所载明目的地邮局发出通知书给收件人当日午夜起算 15 天为限。

37. 在进出口合同中，订立保险条款时应注意哪些问题？

（1）明确规定按什么保险条款进行投保，是按 C. I. C 条款还是按 I. C. C 条款。（2）应明确规定条款的生效日期。（3）应明确规定投保险别，是平安险，水渍险还是一切险，或者其他险别。（4）应明确规定何方负担投保，如为 FOB 或 CFR 应明确规定由买方负责，如为 CIF 应明确规定由卖方负责投保。（5）应明确投保加成率，如超过一成则超额保费由买方负担。（6）如加保战争险或罢工险（S. R. C. C）应明确规定“若发生有关的保险费率调整，所增加的保费由买方负担”。

38. 通常有哪些情况需要更改保险内容？

在下列情况下通常要更改保险单：（1）被保险人名称变动；（2）变更货物标记；（3）包装或数量有变动；（4）变更商品名称；（5）增加或减少保险金额；（6）更改船名或加注转船；（7）更改开航日期；（8）更改目的地；（9）改变保险条件；（10）延长保险期限；（11）更改出单日期；（12）更改赔偿地点等。

39. 在向保险公司进行索赔时应注意哪些问题？

在向保险公司索赔时要注意以下问题：（1）索赔时效。超过规定时间，保险公司就

不再受理索赔。中国人民保险公司的索赔时效为从被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后起算，最多不超过两年。（2）被保险人一旦获悉或发现货物受损应立即通知保险公司，一经通知，索赔行为便已开始，从而可不再受索赔时效限制。（3）要提供必要的索赔证件。通常是：保险单或保险凭证正本；海运提单或其他运输单据；发票、装箱单、磅码单、检验报告；货损货差证明；索赔清单等。如果涉及第三者责任，还应提供向有关责任方进行追偿的证件。

40. 向保险公司索赔的最佳程序应是怎样进行的？

在所投保的货物发生损失后，货主应首先追究损失发生的原因和责任，会同保险公司、船运公司和公证处，进行公证调查，由公证处出具关于货物损失状况的公证报告，如果货物损失是由意外事故所造成的，该项事故在保险单所承保的范围之内，保险公司应负赔偿责任，可以向保险公司或其代理人提请赔偿。索赔时应提供有关的单证，包括：（1）保险单或保险凭证正本；（2）运输契约，包括海运提单、陆空运输单、邮单等运输单证，以证明保险货物的承运状况；（3）发票，这是计算保险赔款时的数额依据；（4）装箱单、磅码单，这是核对损失数量的依据；（5）检验报告，是确定保险责任和应赔金额的主要证件；（6）海事报告摘录或海事申明书，记录船舶在航行中遭遇的人力不可抗拒性事故；（7）货损、货差证明，由承运人或其代理人签发；（8）索赔清单，写明索取赔款数字的计算依据及有关费用的项目和用途。

如果保险事故是由于第三者的疏忽，过失或故意行为所造成的，应由第三者负赔偿责任时，保险公司在赔偿了货主的损失之后，有权代替货主向该第三者要求赔偿。被保险人有义务向该第三者申明保留索赔权利，以便将该项权利完全转让给保险公司。在提供索赔单证时，还应附上向承运人等第三者责任方请求赔偿的函电或其他单证和文件，以证明被保险人已经履行了他应办的追偿手续，即维护了保险公司的追偿权利。

41. 船舶遭遇海难时，船运公司向保险公司索赔，应提交哪些证件？

在船舶发生海难时，船运公司向保险公司及其代理人提请赔偿，应附上有关的单证，其中包括：（1）保险单或保险凭证正本。这是向保险公司索赔的基本证件，可以证明保险公司承担保险责任及其范围；（2）海事报告摘录或海事申明书。海难属于人力不可抗拒性的事故，船长应在海事日志中加以记录，以便保险公司确定海事责任。（3）检验报告。这是证明损失原因、损失程度、损失金额、残余物资的价值以及受损货物处理经过的证明，是确定保险责任和应赔金额的主要证件。检验报告可以由第三方公证，检验机关出具，也可以由保险公司代理人或检验人出具。（4）索赔清单。这是船运公司要求保险公司给付赔款的详细清单。主要写明索取赔款数字的计算依据以及有关费用的项目和用途。

42. 船运公司向保险保赔协会（P&I Club）索赔时应该提出哪些证件？

在保险标的发生保险范围内的损失，并且涉及到第三者的赔偿责任时，船运公司一般可以向保险保赔协会（P&I Club）索赔。这时所应提交的单据，证明文件，除与一般的船

船保险相同外，还应该包括第三者请求赔偿的文件或者给付第三者款项的证明。即应包括：（1）保险单或保险凭证正本；（2）公证检验报告；（3）损失清单；（4）海事报告摘录或海事申请书；（5）索赔清单；（6）第三者请求赔偿文件或给付第三者款项的证明。

43. 保险公司赔偿投保人损失，若各种文件齐全，有无期限约束？如有，又是多长时间？

保险公司在理赔时，要经过一整套手续，保证工作质量，这一过程包括立案、赔案的审核、损失的核算以及赔款的给付。保险公司在接到赔偿申请和单证后，即根据保险责任范围，迅速核定是否赔偿及有关赔偿金额，经与被保险人达成协议后立即赔付。具体的期限在《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》中没有明确的规定，各个国家和地区的规定也各不相同，有的规定为 30 天内（如中国台湾地区）。

44. 请问：中国人民保险公司对海运货物的保险责任起讫期限有何规定？

中国人民保险公司对海运货物的保险责任起讫期限作了如下规定：（1）平安险、水渍险和一切险 3 种基本险别承保责任的起讫期限均采用国际保险业务中惯用的“仓至仓条款”（Warehouse to Warehouse Clause 简称 W/W）规定的办法，即保险责任自被保险货物运离保险单所载明的起运地发货人的仓库时开始生效，包括正常运输过程的海上运输和陆地运输，直至该项货物到达保险单所载明的目的地收货人的仓库为止。如果被保险物从海轮上卸下后放在码头仓库、露天或海关仓库，而没有运到收货人的仓库，保险责任继续有效，但最长负责至卸离海轮后 60 天为限。如在上述 60 天内被保险物需转运到非保险单所载明的目的地时，则以该项货物开始转运时终止。另外，被保险货物在运至保险单所载明的目的地或目的地以前的某一个仓库而发生分配、分派的情况，则以该仓库作为被保险人的最后仓库，保险责任以货物运抵该仓库终止。（2）由于被保险人无法控制的运输延迟、绕道、重新装载、转运或承运人运用运输契约赋予的权限所作的任何海上变更或终止运输合同，致使被保险物运到非保险单所载明的目的地时，在被保险人及时将获知情况通知保险人，并在必要时加缴保险费的情况下，保险责任继续有效。但对于没有铁路、内河等正常运输路线的地区，除非事先征得保险人同意一般也不能延长保险责任。散装货物一般也不能延长保险责任。另外，在某些情况下，如无法按保险条款规定的保险期限在卸货后 60 天内到达目的地时，被保险人可提出扩展保险期限申请，经保险公司出立凭证予以延长，每月加收一定的保险费。

45. 我国进出口货物买卖合同中关于保险费的确定有哪些规定？

世界各国一般普遍使用的有关保险的规定是英国法的保险规定。我国进出口货物的保险是由中国人民保险公司承担的。关于保险费的计算及率数，也是按中国人民保险公司的规定计算的。因为保险种类和保险金额的确定是涉及承担保险费用一方切身经济利益的大事，因此，合理地计算保险费就相当重要。保险费的确定是由投保金额和保险费率决定的。保险金额是被保险人与保险公司所订契约中的投保额，也是最高的赔偿额。习惯上，

保险金额（海上运输货物保险）常以到岸价格加上 10% 作为投保金额，用公式表示为：保险金额 = CIF 价格 \times 110%。关于保险费率的确定，目前，我国出口货物保险费率分成两大类：一类是“一般货物费率”，另一类是“指明货物费率”。指明货物的费率较一般货物的费率为高。保险费率的取舍应根据商品的档次、目的港的远近、风险的概率等多种因素确定。一般货物费率又分为平安险、水渍险和一切险而不同。平安险最低，水渍险次之，一切险最高。有时最高的险别与最低险别的保险费率能相差 10 倍左右。指明货物费率计算时，先算出一般货物费率，然后再加上列明的加保费率。确立投保金额和保险费率以后，保险费的计算就以投保金额和保险费率的积乘来计算就可以了。用公式表示为：保险费 = CIF 价格 \times 110% \times 保险费率。例如，某批出口至鹿特丹的货物，发票总金额为 CIF10000 元人民币，若按发票金额 110% 投保一切险和战争险（若一切险费率为 0.50%，战争险的费率为 0.02%），则保险费 = $10000 \times 110\% \times (0.50\% + 0.02\%)$ 。这是我国进出口货物保险费的确定使用的计算方法和通常做法。

46. 为什么投保时要加成？一般应加多少成？

投保加成实际上是将预期利润和有关费用加入货价内一并进行投保，这样货物万一遭损后，仍可从保险公司得到相应的赔偿，因此投保时加成是为了在货物遭损时仍可获得预期利润和补偿有关费用。投保加成一般按 CIF 价加一成（即 10%），也可加二成或三成，但保费的差额部分要由买方承担，超过三成时应征求保险公司意见。

47. 制订保险费率时应考虑哪些因素？

保险费率是单位保险金额与所收保险费的比率，它是根据保险财产的损失率，投保人的负担能力以及业务成本等因素制定的。制定保险费率时应考虑的因素包括：（1）物资种类；（2）目的地；（3）运输方式；（4）险别。一般损失率越高，保险费率也越高。

48. 对出口商品如何计算保险费？对进口商品应如何计算保险费？

保险费是投保人为获得所需的保障而向保险公司交纳的费用，是构成保险人与被保险人之间保障与被保障的法律关系的必要条件之一。在国际贸易中，货物运输保险通常由出口方或由进口方委托出口方办理。在投保时，既要能获得所需的经济保障，又要适当节省保险费的支出。

制定保险费率，是计算保险费的基础。它是由保险公司根据各种不同货物的损失率，加上业务费用和巨额风险责任准备等因素而确定的，一般由两个部分：净费率和附加费率所组成，即用来支付赔款部分的费率和用来供保险公司在经营业务时的开支费用部分的费率。

中国人民保险公司的出口货物运输保险费率表，包括“一般货物费率表”和“指明货物加费费率表”两部分。一般货物是指没有特殊危险或特别容易发生残损的货物；指明货物是指在运输过程中较容易发生残损的货物，这类货物除按一般货物费率表外，在承保一切险时，还要加上“指明货物费率表”的费率计算保险费。

此外,还有一些其他的加费规定,如果所投保的商品加保了以下某种附加险,还要另行加收保险费:(1)加保战争险和罢工险时,不论何地、何种货物、何类运输工具,或已投保何种险别,均需加费 0.03%。(2)如果收货人要将保险责任扩展至内地,除阿富汗、尼泊尔、布隆迪、赞比亚四个内陆国家外,应分国境内、外,投保一切险或平安险或水渍险等。保险人对于投保一切险或在投保平安险、水渍险的基础上加保某种附加险的,一律加收保费,对国境内的加收费率为 0.15%,对国境外的加收费率为 0.30%,但只投保了平安险或水渍险的,不另加费。(3)投保平安险或水渍险,另外又加保了一种或几种附加险,如加保附加险是该商品的主要危险时,按一切险的 80% 计收(包括一般货物费率和指明货物加费费率);如果不是所保货物的主要危险,则按一切险费率的 50% 计收;但对损失严重的港口,可按 100% 计收。(4)延长保险期限加费。在保险单或保险凭证的有效期限内,投保人提出延长保险期限,在保险人同意后,要加收费用。平安险和水渍险每月加收 0.03%,一切险每月加收 0.06%,不足一个月的按一个月计算。出口到港、澳地区的货物,过户我港、澳银行并在保单上注明过户的,可获得扩展 30 天的存仓火险责任,不另加费。(5)“舱面险”责任加费。“舱面险”一般只在平安险、水渍险的基础上加保,按平安险或水渍险的费率另加 50%,如同意在一切险的基础上加保,按一切险费率另加 100%。

将保险费率乘以保险金额,即得出出口商品的保险费。

我国进口货物的保险,是由中国对外贸易运输公司代表各进口企业同中国人民保险公司商定的。对外贸易运输公司同中国人民保险公司对全部海运进口货物订有预约保险合同,规定凡是以离岸价格(FOB)或离岸加运费价格(CFR)条件成交的海上进口货物,都包括在预约保险范围之内。保险费的计算方法与出口货物大致相同,但是每月结算一次,不必逐笔商议。

49. 请问:保险单(Insurance Policy)与保险凭证(Insurance Certificate)有何区别?两者的效力有何不同?

保险单简称为“保单”,是保险双方当事人订立保险合同的一种书面证明,其中必须详细列明保险合同的全部事项,包括:(1)要保人和被保险人名称;(2)保险标的名称,地址;(3)保险金额;(4)保险期限;(5)保险费数额和交费期限;(6)保险人名称及签章;(7)保险单签订日期;(8)保险条款及特别约定条款全文。

保险单是双方权利和义务的主要依据。保险合同存续期间,双方必须全面履行。

保险凭证是一种不印保险条款的简式保险单,与保险单具有同等效力。其中未列明的内容以保险单内容为准,但如有抵触,以保险凭证为准。

在货物运输保险中,保险人往往将预约保险单的内容印在经保险人签署的空白保险凭证上,由被保险人在每批货物启运前按凭证内容填写承运船名、航线、开航日期、货物名称、标记、数量以及保险金额等项目,并送交保险人一份副本作为启运通知申报和存档。

我国的出口货物运输保险所使用的保险凭证是由中国人民保险公司签发的,但目前不能普遍为客户所接受。进口货物运输保险普遍采用预约保险合同的作法。当国内被保险人

获知国外启运时，即向保险公司申报《国际货物运输预约保险启运通知书》，这种通知书也是一种保险凭证形式。

50. 我国对外经济合作项目一般需要投保哪些险别？所谓特殊需要的险别有哪些？对来料加工、装配业务需要投保哪些险别？

各种对外经济合作项目涉及的保险种类很多，根据国际习惯和以往国内各项投保的实践情况看，其中有的保险是各个项目共同都需要投保的，即所谓的“一般需要投保的”。有的保险则是根据各个项目的特殊需要投保的。一般需要投保的主要有：（1）货物运输险。不管是国外的设备材料运至国内，还是国内的产品运至国外，在运输期间都应当投保此险。为了争取货物运输保险在国内办理，从国外进口的设备材料，应尽量采用 FOB（离岸价）和 CFR（成本加运费价）价格条件。反之，从国内对外出口的产品，应尽量采用 CIF（到岸价）价格条件。（2）建筑工程或安装工程保险。新建或扩建项目，凡进行厂房建筑等土木工程或机器设备安装工程的项目，在施工期间，应投保建筑工程保险或安装工程险，由工程所有人或承包人负责投保，也可联合投保。（3）财产保险。项目建成投产，在生产和营业期间，企业的建筑物、机器设备和原料、商品等，以及进口的单机设备，不须有单独的安装期的设备，在运抵工厂后，都要投保财产保险。（4）运输工具保险。企业拥有的汽车、船舶等运输工具，应分别投保汽车险或船舶保险。（5）雇主责任保险。企业雇佣了职工，要由企业投保雇主责任险。

所谓特殊需要的保险，主要有下面几种：（1）机器损坏保险。（2）船舶建造保险。船厂为外商承制的船舶，船厂一般要承担交船前的危险责任，并在制造合同中规定保险的条款，保险费应列入制造价格。如制造期间的保险责任属订造人，则由订造人投保并支付保险费。（3）营业中断保险。为了使企业在遭受灾害事故而停产、停业期间企业的预期利润及必须继续支付的费用仍能得到补偿，可在投保财产保险的同时，另投保营业中断险。（4）人身意外保险。企业雇佣人员或外方来华人员，如企业未投保雇主责任险，可投保人身意外险。除上述几种险别外，特殊需要的保险还包括公众责任保险、产品责任保险、履约保证保险、投资（政治风险）保险、雇员忠诚险等各种特殊需要的保险。

来料加工、装配业务需要的保险，是外商或国内加工企业根据所承担的危险责任分段投保有关的险别。这是因为来料加工、装配业务大致分为三个阶段：来料及引进设备过程，加工装配过程，成品运往国外过程。为此，前后两段可投保货物运输险，中间段可投保财产险或财产一切险和设备安装险，也可以三段一并投保一揽子险，这样可简化手续，将全过程一次投保完毕。

51. 办理对外经济合作保险需要注意哪些问题？

办理对外经济合作保险，需要注意的问题主要有以下几个方面。首先，在进行对外经济合作项目谈判时，就要分清双方在项目中所涉及的风险责任，将保险问题作为洽谈的一项内容，在起草或准备对外签订项目的总合同及其所属的设备购置、工程承包、产品销售等各个具体合同时，均应列入保险的条款（包括投保险别、由谁负责投保、保险金额的

确定等)。在编制可行性研究报告时,应将项目的各项保险费用列入投资建设或生产营业等费用项目内,进行全面考核后再敲定拍板。就细节来说,在进行各种保险支付时,为了便于在发生损失时及时获得外汇补偿,保险一般均应以外汇投保。因为如以外汇投保,保险公司赔付时也以外汇支付。若以人民币投保,就以人民币赔付。其次,货物运输保险应在每批货物起运前办理投保手续。另外,若遇到战争,战争险的费率可随时上升。再者,保险的险别与信用证的要求一定要对应起来,否则,最后容易使我方吃亏。至于各种保险的具体手续,均可与项目所在地的保险公司联系办理。

52. 中国人民保险公司关于涉及货物运输和建筑工程保险有哪些具体规定?

关于货物运输保险规定如下:中国人民保险公司承保货物在运输过程中因遭海上或陆上的各种自然灾害或意外事故造成的损失以及应由货主承担的费用(主要指海运期间发生的救助费、共同海损费等),海运货物保险分为平安险、水渍险和一切险三种不同险别。各险别具体的保险责任范围分别以保险单条款的规定为准。计算保险额主要按到岸价格确定,外加一定比例的费用及预期利润(我国通常加上货价的10%)投保。保险费率按不同的运输方式、商品特性、航程距离、目的港条件、风险的概率等多种因素制定。

建筑工程保险的承保对象是:各类民用、工业用和公用事业用的土木建筑项目;工程所有人提供的物料及项目;建筑用的机器、安装及设备;工地内现成的建筑物;工程所有人或承包人在工地上的其他财产等。建筑工程一切险的保险金额应以工程完成时的总价值计算(包括安装费、关税、运费)。被保险人在投保时如工程总价值无法确定,可先以概算数投保,在工程完成时再进行调整。另外,被保险人还可以加保第三者责任保险和与保险公司事前约定的特种危险保险。建筑工程一切险的费率和第三者责任险的费率应根据工程性质、工期长短、周围环境、免赔额的高低以及承包人经验等因素来确定。建筑工程保险的期限是按整个工程的期限计算,由投保人根据工程计划确定。一个工程一般只有一个保险期限,但对大型、综合性工程,也可分期投保。保险公司对工程项目在整个施工期间,由因自然灾害或意外事故(如洪水、潮水、地震、海啸、暴雨、雪崩、飞机坠毁等)以及因工人、技术人员缺乏经验、疏忽、过失等非恶意行为等原因造成的损失及对第三者造成人身伤害或财产损失的赔偿责任,均可负责;对诸如被保险人及其代表的故意行为和重大过失引起损失和其他一系列原因引起的损失不予赔偿(具体的都有规定)。

53. 中国人民保险公司关于涉外财产保险和汽车保险有哪些具体规定?

涉外财产保险的对象主要是中外合资经营企业的财产(包括厂房、机器设备、原材料),来料加工、补偿贸易的财产,使用中国银行外汇贷款进口的各种设备或原材料,外国驻华使馆或驻华机构的财产,外国人在我国特区开办的独资企业财产或委托我代售、销售的商品以及外籍人员的个人财产(对金银、珠钻、宝石、邮票、古币、古玩、古画、古书、高级艺术品、电脑资料,需与保险公司特别约定,并具备安全防卫措施,才能投保。对有价值证券、票据、现金、文件、帐册、图样、枪枝弹药等爆炸物品不能投保)。财产保险的的保险费率根据不同的建筑结构和占用性质及投保财产本身危险性质的不同而确

定。财产保险的期限分为年度保险和短期保险，财产保险金额按财产的市价确定，发生损失时，如保险金额低于市价，则按市价与保险金额的比例赔偿。在投保财产险的基础上，可加保盗窃险，还可投保财产一切险（当然，若投保了财产一切险，就不必再加保盗窃险）。这样，可使被保险人的财产获得充分的保险保障。

汽车保险条款规定：汽车保险的承保对象主要是中外合资经营企业、合作经营企业、外国独资企业、国外专家驻华使馆的汽车及私人汽车。汽车保险分为车身险和第三者责任险。车身险是指被保险汽车因遭受洪水、地震等自然灾害和发生碰撞、翻车、失火、丢失、盗窃等事故所致车辆本身的损失。若汽车在行驶过程中发生意外，造成第三者的人身伤亡以及财产损失，为此而投保的险别则是第三者责任险。若投保了车身险和第三者责任险，按规定依法由被保险人负经济赔偿责任时，由保险公司赔偿。保险期限一般为一年，也可以是短期的。车身险部分的保险金额按车辆投保当时的价值确定。如果车辆价值高于保险金额，赔款按比例计算。保险公司收取的保险费按不同类别汽车的基本保险加上保险金额1%的附加保费计算。对第三者责任险部分的赔偿，不论人身伤亡或财产损失，均按公安部门或法院判定的数额赔付，没有数额的限制。

54. 中国人民保险公司关于成套设备引进、补偿贸易等财产保险的费率是如何规定的？

为了使我方引进的成套设备、补偿贸易以及使用外汇贷款进口的财产等在运输、建造、安装、生产、合营期间，万一因发生自然灾害或意外事故而遭受损失时，能通过保险方式及时得到外汇补偿，应该办理保险。中国人民保险公司对办理引进成套设备、补偿贸易各种保险业务的责任范围、保险金额、投保手续和保险费的确定都作了明确的规定。根据各种保险风险的大小，按保险公司制定的费率缴付保险费。为了便于各单位预算，安装工程保险可按工程总额的3~5‰计算；建筑工程保险可按工程的2~4‰计算；财产保险加保机器损坏险可按财产价值的2~3‰计算；货物运输险进口可按2.5~3‰计算；出口按保险公司费率表计算。保险费缴付外币，但对工程项下仅需赔付人民币的部分，可缴付人民币保费。（具体的，安装工程险参考费率：矿山4‰，化工3.5‰，轧钢4.5‰，农机3.2‰，纺织2.8‰，热电站4.5‰，水电站4‰；建筑工程险参考费率：住宅大楼1.8‰，商业大楼2.2‰，医院旅馆、学校大楼2~4‰，普通工厂厂房2.6‰，普通仓库2.7‰）如发生保险责任范围内损失时，应及时通知保险公司，按保单规定向保险公司索赔。

55. 什么叫委付（Abandonment）？

委付（Abandonment）指在发生推定全损情况下，被保险人向保险人提出委付通知书（notice of abandonment），以说明被保险人愿将保险标的物的一切权益，转移给保险人，经保险人同意后，被保险人便可取得全部保险金额的赔款。委付是保险人和被保险人之间办理赔偿的一种手续。如果被保险人不提出委付通知书，则保险人只能按部分损失给予赔偿。被保险人仍拥有对保险标的物的所有权。

56. 什么是代位权 (The Right of Subrogation) ?

代位权 (The Right of Subrogation) 指保险人在偿付共同海损或单独海损后, 向被保险人要求给予可以取代其地位或以其名义向有关第三者进行交涉或诉讼的权利, 以便取得被保险人在风险发生后所应享受的一切权利以及应得的赔偿, 或取得共同海损中海损分担的补偿。如果保险人代位后得到的补偿超过他所支付的赔偿的数额时, 应将超过部分归还被保险人。

57. 什么是“ 扩展责任条款 (Extended Cover Clause) ”?

“ 扩展责任条款 (Extended Cover Clause) ” 是指如果货物在运输过程中, 由于被保险人无法控制的情况而产生的运输延迟、绕道、被迫卸货、重行装载、转运或因承运人运用运输契约所赋予的权利变更或终止航程致使货物运到非保险单所载明的目的地时, 在被保险人及时将获知的情況通知保险人, 并在必要时加缴保险费的情况下, 保险责任继续有效。但对于没有铁路、内河等正常运输路线的地区, 除非事先征得保险公司同意, 一般规定不能延长保险责任。

58. 关于海运保险, 只有在地理位置、经纬度所规定的范围内, 保险公司才予保险。请问: ①这一规定有何根据? ②如果货轮在运送途中遭遇台风而发生海损, 当时货船的位置并不在保险公司所规定的范围之内, 此时, 保险公司是否给予赔偿? 如果要获赔偿, 必须具备什么条件?

(1) 保险公司在制定费率时, 要依据货物的种类、航程等许多因素。船舶所行驶的区域也是要考虑的因素之一。航行区域内的气候状况, 对于货物运输安全具有很重要的影响, 如季风、冰山、地震、台风、雨季、潮汐等因素, 都可能使保险公司由于保险标的遭受危险的可能性增大而提高费率, 甚至拒绝承保。例如, 有些地区在港口附近浅滩较多, 船舶容易发生搁浅事故, 有些地区终年大雾, 给航行造成很大的困难; 在台风多发的季节以及季风等因素都可能使保险公司提高费率, 而北冰洋、南冰洋的冰山则可能使保险公司拒绝承保。所以保险公司在制定费率时要考虑航程地理位置的因素。

(2) 在进行船舶保险时, 要保人在与保险公司签订保险契约时, 就必须确定船舶的航行范围。这是保险公司计算保险费率时所依据的主要因素。如果航程在保险公司所规定的航行范围之外, 要保人必须在航行开始之前向保险公司申请, 征得保险公司的许可。否则保险公司将不予赔偿。

因此在船舶航行于所规定范围之外, 因台风而发生海损时, 保险公司根据保险契约, 可以不给予赔偿。但根据《伦敦协会货物险 (A) 条款》8.3 条和第 9 条: 在被保险人无法控制的任何绕道或航线变更情况下, 原保险仍然有效。但被保险人必须立即通知保险人并提出续保要求, 并在必要时加缴保险费。这需要投保人与保险公司重新进行商议。

59. 平安险 (F. P. A) 的保险范围是否包括从目的地港口到买方仓库? 如在途中发生转船, 是否要加付保险费?

根据国际上海洋货物运输保险中惯用的《伦敦协会货物险（A）条款》保险责任起自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所，到保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所终止。因此，如果平安险（F.P.A）的目的地是买方的仓库所在地，保险范围就应当包括目的地港口到买方仓库这一运输过程。

在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所做的任何航海上的变更，原保险仍然有效，但被保险人应当立即通知保险人。保险公司在认为必要时加收保险费。

60. 什么是共同海损？在什么情况下构成共同海损？

共同海损（General Average—G. A.）指载货船舶在海运中遇到危险，船方为了维护船舶和货物的共同安全或使航程得以继续完成，有意地并且合理地做出某些特殊的牺牲或支付的额外费用。

构成共同海损必须具备三个条件：（1）船方在采取紧急措施时，必须确有危及船、货共同安全的危险，不能主观臆测可能有危险发生而采取措施。（2）船方所采取的措施必须是为了解除船、货的共同危险，有意而合理采取的。（3）所作的牺牲必须是特殊性质的，支出的费用必须是额外支出，即所作的牺牲不是由于海上危险直接导致的损失，支付的费用是船舶正常运营支出以外的费用。

61. 请问：在什么情况下构成实际全损？在什么情况下构成推定全损？两者有何区别？

构成实际全损的情况有以下几种：（1）保险标的物全部灭失。（2）保险标的物已全部丧失且无法复得。（3）保险标的物已失去其用途。（4）船舶失踪达到一定期限。

构成推定全损的情况有以下几种：（1）保险标的物受损后，修理费用超过修复后物品价值。（2）保险标的物受损后，整理和续运费用超过货物在目的地的价值。（3）保险标的物遭受保险责任范围内的事故，使被保险人失去标的物所有权，收回这一所有权的费用将超过该保险标的价值。（4）保险标的物的实际全损已无法避免，或为避免实际全损所需的施救费用将超过标的物获救后的价值。

实际全损与推定全损的区别在于实际全损是保险标的物完全灭失或失去原有用途，而推定全损是保险标的物受损后并未灭失，但若进行施救、整理、修复所需的费用或加上续运至目的地的费用，将会超过货物在目的地的价值（我国现行海商法规定为“将超过保险价值”）。

62. 以承兑交单（D/A）、付款交单（D/P）方式交易时，投保出口信用保证保险，发生保险事故后，请求赔偿的手续如何处理？

出口信用保证保险是我国近年来新设立的涉外保险险种。它所保障的是我国对外出口单位在向国外出口后，由于进口国的各种政治风险，如内战、革命、外汇风险，以及进口商资信不良，对货款无理拒付或倒闭诸因素所造成的损失。开办这一险种有利于我国发展

对外贸易，增加出口。目前这一业务由中国人民保险公司及中国银行办理。

在出口厂家没有凭保险证明向中国银行取得融资的情况下，索赔的手续由出口厂家自行办理。在向中国人民保险公司索赔时应出具以下文件：(1) 赔偿申请书；(2) 保险证明书；(3) 出口许可证；(4) 买卖合同原件；(5) 出口汇票正本；(6) 商业发票；(7) 全套提单（如果以承兑交单 D/A 方式出口，进口商已承兑提货后可以不交提单）；(8) 拒绝证书；(9) 货物检验证明；(10) 进出口商的往来文件；(11) 其它与交易有关的必要文件。

如果出口厂家已凭汇票从中国银行取得资金融通，索赔将由中国银行代为办理。出口厂家应准备的必要的文件，送交中国银行，请求代为索赔。文件包括：(1) 出口许可证；(2) 买卖合同原件；(3) 商业发票；(4) 货物检验证明；(5) 进出口商的往来文件；(6) 其它与该项交易有关的必要文件。

63. 在保险方面，有时在保单上加贴配对条款 (Pair & Set Clause) 是什么意思？请给予简略说明。

配对条款 (Pair & Set clause) 并不属于货物运输保险所必需的条款的范畴，但艺术品、珠宝首饰等常常要经过海上运输，所以也需要投保货物运输险。如果一对珠宝或一副首饰中的一件遭受损失或丢失，珠宝首饰的整对价值也将随之而消失。被保险人这时通常要求保险公司赔偿整对或整副珠宝首饰的损失，并将剩余的珠宝首饰交保险公司处理。保险公司为避免承担这种责任，便在保单中加贴配对条款，将保险公司的责任限制在受损失部分的金额之内，以免到时发生纠纷。

常见的配对条款文句如下：

Pair & Set Clause

Where any insured item consists of articles in a pair or set. This policy is not to pay more than the value of any particular part or parts which may be lost or damaged, without reference to any special value which such article or articles may have as part of such pair or set; nor more than a proportionate part of the insured value of the pair or set.

64. 信用证上要求保险，但经常可以收到预约保险单 (Open Policy)，并且其承保日期均在装船日之后，据保险公司讲，这种做法是可以的，但在外汇实务上是否妥当？

预约保险单 (Open policy) 是保险公司对被保险人的一种持续性长期保险承诺。它不属于具有强制性法律效力的保险契约，只是双方凭诚信而互相约束的一种协议。

预约保险单的作用在于它的持续性。货主不会由于货物装运后，因疏忽、遗漏或迟延投保而未能获得货物损失时的补偿。而且保险费率在开始时就已确定，使被保险人容易计算保险费的支出。

预约保险单是一种长期的保险协议，没有保险总金额的限制。在货主凭投保通知书向保险公司申报发货情况时，保险公司应根据预约保险协议，签发具有法律效力的正式保险单据。被保险人在本保险项下的货运，都需要及时向保险公司申报。

但预约保险单因为不具有正式的法律效力所以不能作为押汇文件，需要保险公司另外再签发正式的保险单据，并且其日期也应该在装船之前。

65. 某厂向马来西亚出口一批玩具，投保了一切险（All Risks），但保单上又加上了码头检验条款（Jetty Clause），这种条款的作用是什么？

根据《伦敦协会货物险（A）条款》中的有关规定，货物海上运输，无论所投保的是平安险、水渍险还是一切险，保险公司的责任都将终止于目的地收货人的最后仓库或货物在卸货港卸货后 60 天为止。如果目的港码头的治安状况不好，容易因偷窃发生货物短少的事件，保险公司为防止货物在卸船后因停留在码头而遭受失窃的损失，便在保险单中附贴码头检验条款（Jetty Clause），声明对偷窃、短少的损失，只保到最后卸货港卸至码头货棚为止，并以保险代理人确定的损失为准。在货物卸船后，要立即由保险代理人或保险公司委托的公证代理人进行公证检验。在检验后货物发生的失窃，保险公司将不予负责。

下面是中国人民保险公司采用的码头检验条款格式：

THE PEOPLE'S INSURANCE COMPANY OF
CHINA SURVEY AT JETTY CLAUSE

Notwithstanding the terms of the commencement and termination clause of the Ocean Marine Cargo Clauses, the risks of theft &/or pilferage and shortage covered hereunder shall be in force only up to the arrival of the insured goods at the landing shed at the final port of discharge. In case of loss being found at the abovementioned place, application shall be made to the surveying and claims settling agent stipulated in the Policy for a survey and the ascertainment of the loss.

This company shall not be liable for any loss or damage caused by theft &/or pilferage of shortage occurring after the completion of the abovementioned survey.

如果要对保户作上述限制，必须在保单上加贴该条款。

66. 由国外开来的信用证上，其中有关保险的条款，往往规定必须加保“仓至仓”条款，这是指什么意思？

仓至仓条款即“Warehouse to Warehouse Clause”。它规定保险公司对保险货物所承担的保险责任，从保险单所载明的起运港（地）发货人的仓库开始，一直至货物运达保险单所载明的目的港（地）收货人的仓库时为止。货物一经进入收货人的仓库，保险责任即行终止，对在仓库中发生的责任概不负责。但从货物在目的港卸离货轮时起算满 60 天，保险责任不论保险货物是否已进入收货人仓库，都将终止。现行的海上运输货物保险单中有关协会货物条款（Institute Cargo Clauses）的保险内容中都已包括这一条款，不用另行加保。

但保险责任的终止根据具体情况的不同而略有区别：（1）保险单上所载的目的港就

是卸货港，收货人提货后运到自己的仓库，保险责任即行终止。如果收货人提货后并不运往自己的仓库，而是对货物进行分配、分派或是分散转运，保险责任由此而终止；（2）保险单上所载明的目的地不在卸货港而是在内陆某地，当货物进入内陆目的地收货人仓库时，保险责任即行终止；（3）保险单上所载明的目的地是内陆，保险货物从货轮卸离后运往内陆目的地时，并未运往收货人仓库，而是在途中，先存放于某一仓库，然后将整批货物进行分派或者是分成几批运往几个地方，包括其中有一部分仍运往保险单所载明的目的地，保险责任在到达分配地后，完全终止，而且包括仍运往原目的地的货物。

以上情况，如果在保险责任终止前，已达到货物运离货轮 60 天的界限，则保险责任先行终止。

67. 信用证上规定必须投保海险（Marine Risks），但没有说明投保的险别，请问出口单位应该投保哪种险较好？

根据《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订）（Uniform Customs and Practice for Documentary Credits）35 条的规定：“信用证必须明确说明需要投保的各种保险类别及必要的附加险类别。保‘一般险’或保‘惯常险’此类意义不明确的条文不应使用。否则，银行当按照所提示的保险单据予以接受而不承担任何险别漏保之责。”（Credits should expressly state the type of insurance required and, if any, the additional risks which are to be covered. Imprecise terms such as “usual risks” or “customary risks” should not be used, however, if such imprecise terms are used, banks will accept insurance documents as tendered.）

因此，在信用证没有明确所应投保的险别时，无论投保哪种保险，银行都将予以接受而不承担任何险别漏保之责。

如果合同中已规定了保险种类，出口商必须依照规定投保。如果合同中没有约定险别，出口商应该根据货物的性质，航线等因素，选择最适宜的险别，以保障买卖双方的权益，促进双方贸易的发展。

68. 请问从广州港出口杂货（如办公桌、座椅、床铺等）到新加坡，应投保哪种险较为恰当？

对这类出口的办公桌、座椅、床铺等杂货，一般应投保“一切险”（All Risks）或投保平安险（F. P. A.）和水渍险（W. A.）再加保破碎险等附加险。因为这类货物一般单价较高，而且容易破损，易受到各种外来的侵害，必须在投保时充分考虑到它们的性质，给予全面的保障。

此外，根据目前国际贸易中港口容量有限、往来船舶众多，容易发生港口拥挤、堵塞的情况，可能会使货物不得不暂时放在船上，等候卸货。这时如果超过了通常 60 天内卸货的保险期间，货物得不到应有的保障，就会增加货主的风险，造成不应有的损失。所以在投保时应该在保险单上加入港口稽延条款（Port Delay Clause），并加缴保险费，对原保险期限进行修订。

这一条款的文句如下：

Port Delay clause

Notwithstanding the provisions of Clause 1 of the Institute Cargo Clauses, this insurance shall terminate on the expiry of 60 days from midnight on the day of arrival of the overseas vessel at the final port of discharge of the goods hereby insured if their discharge has not by then been completed. Thereafter subject to prompt notice being given to underwriters the goods shall be held covered for a period and at a premium to be arranged. The period of up to 60 days specified above or any extension thereof shall never the less terminate immediately upon completion of discharge overseas from the overseas vessel and continuation of cover shall there upon be governed by the provisions of clause 1 of the Institute Cargo Clauses or any amendment thereto.

Arrival shall be deemed to mean that the vessel is anchored moored or otherwise secured at a berth and/or place within the Harbour Authority area. If such a berth and/or place is not available, arrival is deemed to be occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secured either at or off the intended discharge port to await a discharge berth.

港口稽延条款

尽管协会货物险条款 1 规定，此保险将终止于被保险货物船只到达最后卸货港当日午夜起算 60 天，如果卸货未能在此时完成，此后，在立刻通知保险人的条件下，货物将在商定保险费后获得一定期限的保险。上述规定的 60 天期限及其延展将在从海外船只越过船舷卸货完成后立即终止，保险的延续将依照协会货物险条款 1 的规定及其修正。

到达意即该船只抛锚停泊或停靠于港口许可范围内的一个锚位和/或地点。如果这样的锚位和/或地点不能达到，到达将视为在该船只首次抛锚、系留、停泊在计划卸货港口或之外，以等待卸货锚位时发生。

69. 如果交易条件是到岸价（CIF），出口时依据信用证所规定的内容投保，如发生损失的原因不在承保范围之内，损失应由谁承担？

在以到岸价（CIF）为价格条件成交时，保险由卖方办理。卖方在投保货物运输险时，要严格按照买卖双方事先约定和信用证条款所规定的险别投保。做到单证一致，这样才能凭单据取得货款。因此，如果发生的损失不在承保范围之内，卖方没有法律上的责任。货物的损失只能由买方自己承担。

但也有例外情况。如果货物投保了一切险（All Risks），而货物的破损、丢失是由于包装不良造成的，保险公司根据保险除外责任条款，对保险标的包装或准备不足或不当造成的损失和费用不负赔偿责任。在这种情况下，买方可以根据买卖合同，向卖方追究责任。除非这种包装符合买卖双方事先在合同中的约定。此外，如果货物损失的原因是由于货物本身的品质缺陷造成的，保险公司也将不给予任何赔偿，这一责任也将由卖方承担。

对于货物由于运输延迟所造成的损失和费用，要根据造成延迟的具体原因，由有关责任方承担。但保险公司对直接由于延迟所造成的损失，在任何情况下都是不予赔偿的。

70. 在运输中如果必须转船，而提单上只注明一条船名，信用证又规定禁止转船，此

时应该如何保险才最为妥当？

根据《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）23 条的规定，转运指从装货港或发运地或接受监管地至卸货港或目的地的货运过程中，从一种运输工具或船只至另一种相同类型运输工具或船只，或由一种类型运输至另一种不同类型运输的转移和再装。如果信用证条款中注明不准转运，银行一般会拒收表明货物将转运的运输单据。保险公司的保险单上一般也注明不包括转船的情况。

如果转船在运输途中是必需的，而提单上只注明了一条船名，可以在投保通常险别之后再加保“转船险”，对可能发生的转船风险进行保险，但转船时使用的第二只船舶的标准一般不能低于第一只船。

对于与信用证条款不符，而又是航运所必需的转船情况，需要由买卖双方磋商后达成协议来解决，最终达到单证、单单相符。

71. 由上海出口到欧洲的集装箱货轮需要在新加坡转远洋货轮运输，但信用证上限定不可转船，并且提单及保险单上都只注明第一条船名。在以离岸价（FOB）成交，并且买卖双方都不知道远洋货轮的船名时，请问如何办理保险？买方应投保哪条船？凭提单取货时应如何办理才妥当？

在这种情况下，保险公司应接受买方只以第一条船的船名进行投保。国际海洋货物运输保险通常依据的《伦敦协会货物险（A）条款》8.3 条规定：“在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效。”因此，在必须转船，而被保险人又无法预先了解转运船名的情况下，保险公司不应坚持要求被保险人事先通知船名才接受承保。但被保险人有义务在获知转船事实和船名后，立即通知保险公司。在最初投保时，买方也只能就第一条船进行保险。

另外，在以集装箱进行运输的时候，经常需要在运输过程中进行转船，即使在信用证中明确规定“不允许转船”，这种转船也应看作是货物正常运输过程的一部分，在《跟单信用证统一惯例（1993 年修订本）》中，第 23 条规定：“即使信用证条款禁止转运，银行对下列单据予以接受：“对注明将发生转让者，只要提单证实有关货物已由集装箱、拖车及/或子母船运输，并且同提单包括海运全程运输”。因此，买方凭原提单应该可以提到全部货物。

72. 船舶的保险是否包括船上的货物？假设某船已投保，而船上的货物未投保，若船舶因事故沉没时，保险公司是否会对船上的货物损失给予赔偿？

一般的船舶保险是船运公司为使其船舶在因各种意外事故而造成损失时能获得一定的经济补偿而投保的。这种保险对保险船舶由于下列原因造成的全部或部分损失负赔偿责任：（1）火灾、雷击、爆炸；（2）搁浅、触礁、碰撞、倾覆、沉没；（3）失踪在 6 个月以上。

对其他水上自然灾害所造成的损失，一般也要负责。但对下列原因造成的损失、费用

和责任，保险人不负赔偿责任：（1）战争或军事行动；（2）不具备适航条件；（3）船舶所有人及其代表的疏忽，以及船舶所有人及其代表和船长的故意行为；（4）船壳和机件的正常维修、油漆费用及其本身的磨损、朽蚀；（5）因丧失航行能力以致停航、停业所造成的损失；（6）清理航道和清除油污的费用；（7）其他不属于保险责任范围内的损失。

这些保险范围中都未包括船上货物的损失。货物并不是船舶保险所保障的保险标的一部分。因此，如果船舶沉没而货物没有投保，这批货物不能得到保险公司的赔偿。

73. 水险保险单上常常记载有装船日期，其目的是什么？所载日期与实际装船日期不符时，有何利害关系？

在水险保险单上记载装船日期的目的是确定航次，以便使保险公司了解货物的装运情况。

在所记载的日期与实际装船日期不符时，如果货物发生损失，会涉及到保险人的责任问题以及投保人的获得赔偿的权利。如果所载日期在实际装船期之前，货物在装船前发生损失，保险公司将按照不诚信有违拟订保险契约的原则，拒绝赔偿；如果所载日期在实际装船期之后，保险公司也可以以保险合同为依据，认为该项损失发生于保险期间之外，因而不给予赔偿，因此会引起法律上的纠纷。

投保人在填写保险单据时，要尽量做到所载日期与实际情况一致，以免发生不必要的纠纷，影响到自身利益。

74. 如果保险单正本在邮寄途中遗失，发生意外时是否可以利用第二本（Duplicate）向指定保险公司请求赔偿？如不行该如何补救？保险公司为什么要发两份或两份以上的正本？

如果保险单正本在邮寄途中遗失，而货物又发生了意外。此时，被保险人可以利用第二本（Duplicate）向保险公司索赔。只要保险公司经过检验后确认，没有重复请求的行为发生，并且赔偿申请人是唯一的合法申请人，保险公司就应当依照保险契约中的有关规定，对被保险人的损失予以赔偿，不能仅仅以保险单不是正本为理由而拒赔。

保险公司发两份或两份以上的正本，是按被保险人的要求签发的，在保险事故发生后，只要被保险人凭其中一份正本获得赔偿后，其余正本自动失效，不能再以此获得重复赔偿。

75. 如果买卖条件为离岸价（FOB）或离岸价加运费价（CFR），则买方应在何时办理保险较为适宜？如未来得及保险，是否在船抵达目的港后，仍有必要投保？如有必要，保险公司是否会接受？投保哪种险较好？

在买卖条件为离岸价（FOB）或离岸价加运费价（CFR）时，买方负责承担货物在装运港装船越过船舷起的一切风险。所以货物在运输过程中的风险应由买方进行投保。适宜的投保时间应在货物装船之前，以使货物自装船时起，至整个海上运输过程中所可能遭遇的风险，都能得到保险。

如果未能及时进行投保，在船抵达目的港后，没有必要再对货物的海上运输过程予以投保。即使投保，保险公司通常也不会接受。因为不易了解货物在投保时是否已发生了风险，容易引起保险双方的责任纠纷。但对于货物抵达目的港后的陆上运输过程，即在货物卸船后运至买方仓库的段落，仍有投保的必要，保险公司也会接受这种投保。投保险别以内陆运输险较为适宜。

76. 如何办理集装箱运输的保险？目前国际集装箱货物保险是“仓库到仓库”还是“港口到港口”？

集装箱的海上运输往往是多式联运的一个组成部分，过程较为复杂，因此对承运人的责任范围以及托运人的权利、义务等，都有一些不同于其它运输方式的特殊规定。对集装箱运输保险的办理，也有一些特殊之处，需要在投保时加以注意：

（1）由于集装箱的强度和集装箱专用船的构造，在运输中部分集装箱是载于舱面的，而在一般的海上货物运输保险中，如果出口商在投保时未申明“货装甲板”，而投保了一切险，对货物由于被装在甲板上而被风浪卷入海中所造成的损失，保险人可根据保险规则，以“被保险人申报不实”为理由，拒绝赔偿。但在集装箱运输中，被保险人事先无法了解集装箱装载情况，而且放在甲板上的是已装入集装箱中的货物，风险较小，因此，保险公司一般会给予赔偿，但投保时最好加保舱面险（on deck）。

（2）集装箱运输的过程比较复杂，要经过转船或海陆联运等过程。投保人在投保或发生转船时，应通知保险公司，保险公司要加收一定的保险费，才会予以承保。

（3）集装箱运输中所投保的是整个集装箱的货物，货物数额巨大，所以保险公司会给予费率上的一定优惠。

目前国际集装箱货物运输保险均采用“仓库到仓库”（Warehouse to Warehouse）条款，但与一般的货物运输也有所不同。在集装箱货物运输方式下，出口商先将货物交到集装箱集散站的仓库，在货物装入集装箱后，再由集装箱运输公司运交给集装箱船运公司在港口停泊的集装箱运输船。到达目的港后，集装箱船运公司将货物卸交集装箱运输公司，运到集装箱集散站，然后再交给货主。出口商对货物的监管责任在集装箱集散站便已转移给运输公司。所以在投保时，应要求保险从集散站仓库开始生效，以免在从集散站仓库到港口码头的运输途中发生意外而无法获得保障。

77. 在内陆运输保险中，如何安排最好？货物如果交给承运人承运，是否应当取得凭证，以防万一发生危险时作为托运证明？又：假如是集装箱运输，如果集装箱在大连被运入集装箱堆场，然后由运输部门用火车运到沈阳，则由大连至沈阳的运输应由谁投保？

在一般的内陆运输保险中，保险责任从签发保险凭证和保险货物运离起运地发货人的最后一个仓库或储存处所时开始，至该保险凭证上注明的目的地的收货人在当地的第一个仓库或储存处所时终止。所以可以根据需要选择应投保的险别即可。如果内陆运输是卖方以离岸价（FOB）出售货物时的必要运输过程，保险应包括从工厂至码头的内陆运输过程，以及在码头仓库进行储存和自码头仓库到上船的全部过程。对此投保人与保险人在签

订保险合同时特别加以说明。

货物如果交给承运人承运，一般不需要取得凭证。但一旦发生损失，被保险人应该提交全部证明文件，以证明受损失的货物就是所投保的货物。

另外，在使用集装箱进行运输的过程中，如果集装箱在大连被运入集装箱堆积场时，开出的收据已注明是代表承运人（On Behalf of Carrier），说明船运公司已对这批货物负责。但在海上货物运输中，船运公司只根据海上载货条例和运输合同对货物承担责任，除此之外的责任由托运人负责，所以托运人应在保险时对货物由集装箱堆积场运往港口时可能遭受的损失进行投保。

78. 某厂以到岸价格条件（CIF）出口货物，保单上的被保人应填本厂还是填买方的名字？哪种形式对该厂最有利？

在《国际商会 1990 年贸易术语解释通则》中对以到岸价（CIF）成交有如下规定：CIF 价（即运费、保险费在内价），卖方在货物交付给收货人之前保留对货物的所有权，并对货物投保运输险。

因此，保单上的被保险人应该填该出口厂家。因为在货物交付给买方之前，卖方对货物具有所有权，因而具有保险利益。只有在货物交付后，买方才能获得保险利益。如果以买方作为投保人投保，一旦货物在交货前发生意外事故，买方因为未获得保险利益，不能要求保险公司给予赔偿。卖方不是被保险人，也失去了索赔的权利。货物的安全没有保障，损失也得不到补偿，所以要以卖方为投保人，开具可转让的保险单据。在货物所有权交给买方后，通过背书转让保险单，使货物得到完全的保障。

79. 某厂以离岸价（FOB）进口货物，但发现国内保险公司费率较高，该厂是否可以直接向国外的保险公司投保？

在以离岸价（FOB）成交的时候，买方负担货物在装运港越过船舷后的一切风险，并负责办理保险。一般投保以向本国的保险公司投保比较方便，因为进口商与保险公司适用的法律相同，在法律条文的解释和运用上不易产生矛盾，也没有语言障碍，减少了许多不必要的纠纷。而且在索赔时由于距离较近，不但节约了交涉时间，还可以减少代理费用的开支，加速了资金周转，提高了经济效益。

但如果本国保险公司所收取的保险费率大大高于国外的公司，向国外保险公司投保确实能够减少大量的保险费开支时，也可以改为向国外的保险公司投保。但必须符合本国的法律规定，保险的投保，外汇保险费的汇出，交涉及所赔付的保险金的归属都必须按照法定的程序，通过指定部门进行并分配。而且一般应选择本厂有代理人的地区或卖方所在地的外国保险公司，以便于交涉。

80. 某公司以到岸价（CIF）条件向国外出口一批镀锌钢管，国外进口商要求投保一切险，请问保险公司是否会给予保险？

保险公司一般会予以保险，满足国外进口商的要求。但镀锌钢管具有体积大，易弯

曲、破裂或在海上运输途中受到海水浸泡，易生锈等特点，保险公司如果承保一切险，风险过大。因此，保险公司在予以承保的同时，往往在保险单中加入特别条款，明确责任范围，缩小风险。条款的文句如下：

“ Subject to cutting clause uncluding rust & oxidation unless directly caused by perils insured. ”

“ Against perils as per institute clause but to pay insured value on damaged sections only , including cutting expenses in connection therewith. The undamaged sections to be taken as sound. ”

“ 以切割条款为准，非由承保危险所致的生锈及氧化除外。 ”

“ 本条款对保险标的物一旦发生赔付时仅限于受损部分，包括切割费用。其余未受损部分仍归被保险人所有。 ”

81. 某厂以到岸价（CIF）条件出口货物。如果按信用证上的指示去办理保险，该厂认为仍有一些货物的性质未能列入投保项目的保护中，请问该厂应该如何办理保险才最为有利？

到岸价（CIF）是在国际贸易中最为普遍的一种价格条件，在这一条件下，卖方要负担货物的成本、运输费用和保险费，货物的海上运输保险也要由卖方投保。按照《国际商会1990年贸易术语解释通则》的规定，如果买卖双方事先没有约定所投保的险别和金额，卖方只负责投保平安险，保险金额为CIF价再增加10%，如果信用证中规定了险别和金额，卖方应按照信用证中的要求投保，取得可以转让的保险单，以做到单证一致，作为押汇和取得货款的必要条件。

如果卖方认为信用证中关于保险的规定不足以保障货物的安全，还应该增加某些险别和金额时，应该先按照信用证的要求办理保险。取得与信用证要求一致的保险单，然后再根据实际需要进行加保，议付押汇时只交出规定的保险单据。一旦发生保险事故，如果索赔由买方进行，卖方应将加保的保险单也交给买方，据以向保险公司索赔。如果保险索赔由卖方办理，卖方也要附上加保的单据，以获得充分的补偿。

实际上，在进行交易时，买卖双方应事先详细约定货物装船时所投保的险别、金额及币种、索赔地点等具体问题，以免日后产生纠纷。

82. 我方打算以离岸价（FOB）从美国进口一批重机械（重约500吨），请问：①选择航线时应注意哪些事项？②如何投保较妥当？

（1）在以离岸价（FOB）成交时，货物运输使用的船只是由我方（进口方）预订的。在选择航线时要注意船程，应选择最短距离。航行时应尽量避免经过季风区或风暴等自然灾害多发地带，并在保险公司所规定的范围之内。此外，还要注意是否需要经过转运或停靠港口，因为这些事项都会影响到货物运输途中可能遇到的风险，所以要经过事先的周密考虑、协商，明确各方的责任起讫及风险大小。一旦发生意外，便于追究有关方面的责任，减少不必要的纠纷。

（2）重机械具有重量大，易超重，而且在装卸过程中容易发生碰撞等危险，所以应投保一切险（All Risks），以利货物在运输过程中因各种外来原因造成的全部或部分损失予以赔偿。而且这类货物投保一切险的费率与其他一般险没有很大的差别，应该尽量使货物获得全面的保障，以求得较好经济效益。

83. 向美国采购器材，因故必须在旧金山交指定飞机承运时，是否应该以旧金山离岸价（FOB）条件签订合同？我方应该如何投保？双方的权责应该如何划分？

在没有其它特殊规定的情况下，我方可以以离岸价（FOB）条件签订合同。

保险的办理可以由我方向中国人民保险公司投保航空运输险或航空运输综合险，分别对被保险货物在运输途中遭受雷电、火灾、爆炸或由于飞机遭受碰撞、倾覆、坠落或失踪等意外事故所造成的全部或部分损失，以及被保险货物在运输途中由于外来原因造成的，包括被偷窃、短少等全部或部分损失，负赔偿责任。保险从被保险货物经航空公司收讫并签发航空运单时开始生效，在正常运输过程中继续有效，直至该项货物运抵目的地交到收货人仓库或储存处所时为止。保险货物到达目的地后，在航空公司保管期间的保险责任，最长期限以被保险货物在最后卸载地卸离飞机后满30天为止。此外，经双方协商在投保航空运输险或航空运输一切险后，还可以加保航空运输货物战争险等附加险。投保手续与一般的海洋运输货物保险相同。

买卖双方权责的划分可以依照《国际商会1990年贸易术语解释通则》（Incoterms1990）的有关规定。

84. 某厂以到岸价（CIF）条件向国外出口一批货物，但签订合同时却没有说明保险种类，开来的信用证上却要求投保一切险（All Risks），如果该厂照办，在保险费方面要吃亏，请问该如何解决？

在以到岸价（CIF）成交时，依照《国际商会1990年贸易术语解释通则》中关于卖方责任的规定：卖方负责“自费向信誉卓著的保险人或保险公司，投保有关货物运送中的水险，并取得可以转让的保险单。上项保险，应依平安险条款办理，保险额为到岸价另加10%，如属可能，并应采用合同内的币制。”

“除双方另有约定外，保险范围不及于特定行业或买方个别所需的特种险。买卖双方，对盗窃、渗漏、破碎、切破、发汗、与他货相接触，及其它特定行业的特种险，应自行考虑，并约定是否需要加保。”

因此，买卖双方应在签订买卖合同时约定需投保的险别，如果未能在交易时商定，而买方开来的信用证上却要求投保“一切险”（All Risks），我方如认为货物依照习惯不必投保一切险，为避免保险费的损失，可以同买方进行磋商，对险种达成一致意见，并争取买方同意修改信用证，按《贸易条件解释通则》的规定，只投保平安险（F.P.A）或平安险和某些附加险，保证我方的经济利益。

85. 上海某厂从美国纽约进口货物，提单上的卸货港是上海港，保单上的起止点是纽

约——上海。如果海运公司因故在广州卸货后，再以铁路运输抵达上海，则保险合同的终止时间应当是从广州港卸货时算起，还是从货物全部运到上海时算起？

根据《伦敦协会货物险（A）条款》（1982年1月1日修订）中有关保险期间的规定，保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直至该项货物到达保险单所载目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止。在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所做的任何航海上的变更的情况下，保险仍然有效。但被保险人应及时将获知情况通知保险人，并在必要时加缴保险费。

所以在货物因故提前卸货，再由陆运转运到目的地的情况下，保险合同应终止于所列明的目的地——上海，但被保险人应该在获知这一变更后尽快通知保险公司，并视情况适当增加保险费。

86. 如果信用证上未列明保险金额与货价的百分比，则投保人应投保多少百分比，有何法律依据？

在国际上通用的国际商会《1990年国际贸易术语解释通则》（Incoterms 1990）中关于到岸价格（CIF）的有关规定，卖方有责任自费向信誉卓著的保险人或保险公司，投保有关货物运送中的水险，并取得可以转让的保险单。上项保险，应依照平安险条款办理，保险额为到岸价，另加10%，如有可能，应采用合同中的币制。

所以，在本案的情况下，如果信用证中未能明确规定应投保的金额与货价的比例，应依照上述有关规定，投保到岸价另加10%。

87. 买方索赔所发生的公证费由谁来付？国际惯例有无特殊规定？

在被保险人获悉或发现保险货物遭受损失后，应立即通知保险公司或其代理人，并向公证部门提出申请，对货物损失情况进行检验，确定损失责任，出具公证报告，以此作为向保险公司索赔的必备文件之一。

发现货物受损时，为查勘、公证、理算等所支付的费用称为额外费用，与保险金额无关，需要另行计算。只有在保险公司对受损货物确定赔偿之后，才能另行赔付。如果保险公司对货物损失不负赔偿责任，对该笔额外费用，也不予赔偿。

依据国际惯例，在该项事故获得赔偿的同时，即可获得公证费用的赔偿。

88. 通常货物发生破损及短量时，均须具备公证人的公证文件。然而，是否只有保险公司或赔偿一方所指定的公证人的公证文件才是有效的？货主是否有权另行指定公证人公证？

在货物到达目的地之后，货主如果发现货物遭受损失，要尽快通知保险公司，表示索赔行为的开始，不必再受索赔时效的限制。保险公司在接到损失通知后可以立即采取相应的措施，检验损失、提出施救意见、确定保险责任，查核发货人或承运方责任等。一般保

险公司在保险单上都列明了保险公司在目的港检验、理赔代理人的名称、地址。如果不由指定检验人对货物损失作出检验，保险公司将不予赔偿。被保险人或其代理人可以就近通知保险公司代理人，申请对货损进行检验，并采取相应的施救、整理措施，以避免损失的扩大。

如果保险单上没有指定公证人，被保险人可以自由选择，申请公证，但不决定最后的保险责任。

89. 如果卖方以离岸价（FOB）、付款交单（D/P）的付款条件将货物出售给买方，应由哪方投保？又假如货物在装船后发生损坏，双方的保险利益是否与信用证交易条件下的利益分担相同？

根据国际商会《1990年贸易条件解释通则》（Incoterm 1990），在以离岸价格（FOB）条件成交时，卖方负担货物的一切费用及风险，至货物在装运港越过船舷时为止，买方自货物在装运港装船越过船舷时起，负担货物的一切费用及风险。所以在货物在装运港越过船舷时，保险利益，即要保人对于财产的现有利益，已转移给买方，一旦货物发生损失，买方可以根据保险利益，向保险公司请求赔偿，而卖方因不具有保险利益，不能请求保险公司给予赔偿。海运货物保险的办理也是由买方进行的，这一点与付款是否为即期和远期无关。

另外，当卖方采用托收的方式并按FOB或CFR价格出口货物时，卖方的利益既没有银行信用的保障，对因海运货物保险由买方办理，也没有得到保险公司的保障。此时，如果货物在运输途中发生损失，而买方既不付款赎单，又拒付受损部分货物的货款，卖方就要遭受重大损失。为了鼓励出口，解决出口商的后顾之忧，中国人民保险公司特设“卖方利益险”（Contingency Insurance – covers sellers' interest only）。该险规定：“本保险系卖方利益险，负责赔偿货物在遭受保险单载明承保险别的条款责任范围内的卖方损失。但本保险仅在买方不支付该项受损货物部分的损失时才予赔偿。”

如果货物在装船后发生损坏，双方的保险利益与在信用证交易条件下的利益分担大致相同。如上所述，在货物于装运港越过船舷装船时起，货物的一切风险都转移给买方，因而买方具有了保险利益，可以要求保险公司赔偿货物的损失。而在信用证交易方式下，在卖方将货物装船取得货运单据后，货物的实际所有权已转移给买方，卖方只有及时交付全部单据，才能取得货款，因而买方具有货物的全部利益，承担货物的全部风险。

90. 家禽、家畜等活牲口是否可以投保？三角贸易应该如何投保？是否可以不投保？

家禽、家畜等活牲口，在运输过程中由于各种原因，容易发生死亡事故，给货主造成损失。这类货物发生损失的可能性较大，而且不同于一般的货物运输保险。在通常情况下，仅投保普通的货物运输险不能获得所必须的保险，因此必须投保活牲畜、活家禽死亡险，才能达到目的。

三角贸易的投保与双边贸易大致相同，也是由对货物承担风险的一方，即具有保险利益的一方投保，或由卖方代为投保后，将保险单据转让给买方。如果对货物具有利害关系

的当事人愿意自己承担风险，不需要保险给予保障，也可以不投保。

91. 是否可以向保险公司以通保（Open Policy）条件投保由制造厂的仓库到收货人的仓库的货物运输险？

根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》在以工厂交货价（Ex works）条件成交时，卖方负担货物的一切风险及费用，直至货物依照合同规定时间，置于买方控制下为止。因此，可以以通保（Open policy）条件，投保由制造厂仓库到收货人仓库的货物运输险。但在以离岸价（FOB）条件和成本加运费价（CFR）成交时，买方在货物于装运港越过船舷装运之前，不承担货物的风险，因而不具有保险利益。而此时货物运输是由买方投保的，即使货物在由制造厂仓库运往装运港的途中遭遇风险，买方也不能获得保险公司的赔偿，因此这时以通保条件投保并不可行，买方只要投保由装运港至目的地仓库这段路程的货物运输险，即可获得必要的保障。装运前的陆上运输过程，可由卖方投保内陆运输险（Inland Insurance），以保证自身利益不受到损害。

92. 发生海难共同海损如何处理？如何进行索赔？

在海洋运输过程中，船舶及其所载的物资遭遇自然灾害或意外事故时，船长为了解除共同危险，有意识地采取合理的救难措施，由此而产生的特殊损失和额外费用由有关方面共同负担，这部分损失、费用称为共同海损，通常由利害关系人船方、货方和运输方按获救价值共同分担。

共同海损 的费用包括：（1）救助报酬。即船舶因意外事故而处于危急状态时，由他船救助所支付的报酬；（2）重行起浮费用。在船只发生触礁、搁浅，需要减轻载重以重新起浮而发生的卸载、过驳、重装、储存、看管、保险等各项费用；（3）避难港费用，船只在航行途中发生共同海损危险，不能继续航行，必须立即驶入避难港修理，因此而支付的卸下、过驳、入仓和船只修复后物资过驳、重装以及入港、停泊港内和出港所需的各项费用；（4）续航修理及有关费用。船只发生海难后需要驶入避难港、中途港为继续安全航行所需的修理，以及在修理期间合理支付的船员工资、给养、燃料、物料耗费等；（5）代替费用。如因修理工人加班，提前完成船舶修理任务，从而节省了共同海损中的船员工资、给养、港口等费用，该部分加班费即为代替费用。

目前共同海损的理算在国际上一般依据 1974 年修订的《约克·安特卫普规则》办理。产生的牺牲和费用，由获得利益的关系方按比例分摊。船只以抵达目的港的市价为准；货物以在目的地的到岸价格减去到付运费计算；运费以船只抵达目的港或中途港时应收的净运费为标准。现在由于保险公司承担了赔偿 责任，共同海损的理算由船方与货方之间转移到船舶保险公司与货物保险公司之间进行，由他们在共同海损的理算结束后，再向各自的保险公司进行结算。

在发生共同海损之后，船方或船务代理行或保险公司应发出通知，将海损契约（Average Agreement）送交货主，注明货物名称、数量、价值、提单号码、唛头、收货人并签字，再交给保险公司，与海损保证书（Letter of Guarantee）一起交给专门办理共同海损审

核的共同海损理算人办理。海损保证书中规定了由保险公司负担的共同海损分担金额，以保险金额为限，超出部分由被保险人自行负担。船方凭货主签发的海损契约及保险公司的海损保证书发放货物。货物的短损还可以凭公证报告向保险公司等方面提出索赔。遇难的船只如果已失去航行能力，需要由救难船拖驶或将货物卸载转运，或用驳船卸运到附近岸上仓库，再进行转船，所有费用，根据保险条款，应由保险公司负担。

93. 请问在国际上共同海损（G. A）的计算方法。

共同海损（General Average）是指在海上运输中，船舶和货物遭遇危险，船方为了解除共同危险或使航程得以继续完成，有意采取合理措施所作出的一些特殊牺牲和支付的额外费用。

在船舶发生共同海损的事故之后，对于共同海损案件是否成立，其损失和费用包括的范围和分摊标准，要由船公司委托专业理算机构或人员进行理算。共同海损理算人负责办理共同海损的审核、损失计算和费用的分摊、补偿工作。他们计算出各项牺牲应获得补偿余额，及有关利益方应分担的共同海损金额，然后编制理算报告，分送船、货各方和保险人，据以结算。

国际上通常采用的《约克·安特卫普规则》作为共同海损的理算规则。该规则最初是由英、美和一些欧洲大陆海运国家的理算、海运、贸易和保险界等方面代表在 1860 年制订的，后来经过多次修改。现行的是《1974 年约克·安特卫普规则》。它虽然不是强制性的国际公约，但已为国际海运、贸易和保险界接受。现在国际上大部分租船合同、海运提单、海洋船舶和货运保险的保险单上都规定按这一规则理算。

这一规则全文共 30 条，由 3 组不同性质的条文组成。第一组是总则性的规定，称为解释规则，对规则的适用范围作了规定；第二组为字母规则，从 A ~ G 共 7 条，对共同海损的定义、范围、补偿和分摊作了原则性规定；第三组称为数字规则，共 22 条，对处理共同海损的一些手续和计算方法作了具体规定。

我国的共同海损理算工作，均由中国国际贸易促进委员会海损理算处按我国的《北方理算规则》办理。

94. 如果投保平安险的货物在海上发生火灾，损失 90% 时（并非全损），保险公司是否要全部赔偿损失？如果投保的是一切险（All Risks）则结果又如何？

根据《伦敦协会货物险条款》中有关平安险（F. P. A）的责任范围的规定，平安险的责任范围包括由于运输工具遭遇搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞，以及失火、爆炸等意外事故造成被保险货物的部分损失（失火和爆炸不需要一定在运输工具上发生），所以货物在海上发生火灾，造成部分损失，在已投保平安险（F. P. A）的情况下，保险公司应给予赔偿，补偿其全部损失。

一切险（All Risks）的负责范围，除了包括“平安险”（F. P. A）和水渍险（W. A）的所有责任外，还包括保险货物在海、陆、空运输过程中，因各种外来原因所造成的保险货物的损失，不论全损、部分损失，除对某些有运输途耗的货物，经保险公司与被保险人

双方约定在保险单上载明免赔率外，一般都没有免赔额。所以，如果投保的是一切险，保险公司同样要负全部的赔偿责任。

95. 轮船机械的维护与修理，应该属于船主的事，为什么船方可以以“主机故障”为由宣布共同海损？

根据 1963 年《海牙规则》承运人在航行开始前和开始时要使船舶处于适航状态，指定有关人员对船体、机器、锅炉及其他航行设备进行检查，船舶开始航行后，如果机器、锅炉等船舶设备发生故障，船主要负责维修。

共同海损是指海上运输中，船舶和货物遭遇到危险，船方为解除共同危险或使航程得以继续完成，有意采取合理措施所作出的一些特殊牺牲和支付的额外费用。根据在国际上广泛采用的共同海损理算规则《约克·安特卫普规则》（1974 年修订）规则七：在船舶搁浅并有危险的情况下，如经证明确是为了共同安全，有意使机器、锅炉冒损坏的危险而设法起浮船舶，因此而使任何机器和锅炉受到的损坏，应作为共同海损，但船舶在浮动状态时因使用推进机器和锅炉所造成的损失，在任何情况下都不得作为共同海损受到补偿。所以在船舶载有货物，在海上航行过程中为挽救货物而不正常地使用机器所发生的费用，以及因主机发生故障造成货物危险，为解除危险而作的牺牲及额外费用，可以做为共同海损处理。本案所指的“主机故障”可能属于这种情况。

96. 经投保“一切险”（All Risks）的放在甲板上的危险品及半危险品，一旦因安全理由被船方抛弃落海，货主是否可向保险公司索赔？索赔时是否应该检具船长的抛弃货物的证明？

虽然依据国际上通用的各种条款，一切险（All Risks）的责任范围均应包括被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。但货物装载舱面所受到的损失已超出一般意外事故的范围，不属于一切险的范围之内，所以不能向保险公司索赔。

在海上运输的货物，大都装在船舱内。在确定货物运输的责任范围和保险费率时，都是以舱内运输作为考虑基础的。如果货物装在甲板上，保险公司不能负责。如果此时货物被故意抛入海中以挽救全船的安全，也不能作为共同海损分摊。但某些危险品和半危险品，由于本身特性，必须置放在甲板上。在这种情况下，应该加保舱面险（On Deck），除了对原承保险别的范围负责外，还要对货物被抛弃或因风浪冲击落水的损失予以负责。如果货物因被抛弃而发生损失，可以据此向保险公司索赔。

在向保险公司请求赔偿时应出具船长证明，以证明货物确实是在运输途中由于安全原因而被抛弃入海的。

97. 北京某外贸公司按 CFR 马尼拉价格出口一批仪表，投保的险别为一切险“仓至仓”条款。我方将货物用卡车由北京运到天津港发货，但在运送途中，一辆货车翻车，致使车上所载部分仪表损坏。请问，对该项损失应由哪方负责，保险公司是否应给予理赔？

对该项损失只好由我方自己承担。在 CFR 价格交易条件下，按合同规定的装运港和装运期限，将货物装上船是卖方应负的责任，卖方要承担货物装上船以前的一切风险和费用。在本案中虽然由买方投保了一切险，但我方并不是保险单的合法受益人，不能向保险公司提出索赔。而根据 CFR 价格条件，买方在货物装上船前不对货物享有所有权，对风险不承担责任，即买方对标的物并无保险利益，所以也不会获得保险公司的赔偿。在本案中，如果我方事前投得了装运前内陆运输险，则可从保险公司获得赔偿。如我方未投保该险，则这部分损失由我方自己承担。

98. 有一载货海轮，在舱面上载有 1000 台拖拉机，在航行中遇到恶劣气候，海浪已将 450 台拖拉机卷入海中，从而海轮在巨浪中出现严重倾斜，如不立即采取措施，海轮随时有翻船的危险，船长在危急关头，下令将其余的 550 台拖拉机全部抛入海中，从而避免了翻船。请问在上述情况下，前 450 台拖拉机和后 550 台拖拉机的损失，在海损中是否都属于共同海损？

货物在海洋运输中由于海上风险所造成的损坏和灭失，称为海损。按货物损失的性质可分为共同海损和单独海损。共同海损是指船舶载货后在海运途中遭难时，船方为了维护船舶和所有货物的共同安全或使航程能继续完成，有意识地采取合理措施，作出某些特殊牺牲或支出某些特殊的额外费用，由此而引起的损失，由船舶、货物和运费几方面的利害关系人根据最后获救的价值按比例地共同分担。单独海损指货物遭受海损后，如果没有达到全损程度，只是部分损失，而且这种损失又不属于共同海损，应由各受损方自己负责的损失。如何确定共同海损和单独海损涉及到保险人和被保险人的利益。根据《1974 年约克——安特卫普规则》，对确定共同海损的标准规定：“只有在为了共同安全使同一航程中的财产脱离危险，有意而合理地作出特殊牺牲或引起特殊费用时，才能构成共同海损行为。”据此，可以将共同海损的条件概括为三。第一，船方在采取紧急措施时必须确有危及船、货共同安全的危险存在，不能主观臆测可能有危险发生而采取措施。第二，船方采取的措施必须是有意的、合理的、是符合当时实际情况需要的。第三，所作出的牺牲和支出的费用必须是非常性质的。在本例中，前 450 台拖拉机是被海浪卷入海中，显然不是人为的、有意识行为的结果，更谈不上这种牺牲是非常性质的，因此这 450 台损失没有具备共同海损所要求的条件，只能视作单独海损，但对后 550 台拖拉机的损失，由于是在危及货、船共同安全时，船长为了拯救货、船的共同安全，采取人为的合理措施而造成的结果，而且这种牺牲是有非常性质的。因此，这 550 台拖拉机的损失应列为共同海损。

99. 有一批已购买保险的货物，装载该批货物的货轮在航行中发生了火灾，经船长下令施救后，火灾被扑灭。事后查明该批货物损失情况如下：①500 箱受严重水渍损失，无其他损失。②500 箱即受热烤、火薰损失，又受水渍损失，但未发现火烧的痕迹。③200 箱着火但已被扑灭，有严重水渍损失。④300 箱已烧毁。请问，上述四种情况，应分别属于何种性质的海损，为什么？

在《1974 年约克——安特卫普规则》，规则三中规定如下：“为扑灭船上火灾，因水

或其他原因使船舶、货物受损害，包括将着火船舶搁浅或沉没所造成的损坏，均应作为共同海损受到补偿，但任何烟薰或热烤所造成的损坏不得受到补偿。”结合此例，应分别作出如下判断和处理。对①种情况，500箱货物仅仅受水渍损失，既没有着火痕迹，也无热薰损失，应视为共同海损，因为它是船长为了货、船的共同安全，经过用水施救而造成的直接牺牲。对②种情况，由于没有任何着火痕迹，仅受到热薰损失和水渍损失，按照保险业务的习惯做法，通常对热薰损失应列为单独海损，这是因为热薰是火引起的，如果船长不下令救火，该部分货物有可能着火燃烧，而对于水渍部分可列为共同海损，这是灌水施救的直接后果。对③种情况，由于这200箱已着火，但被扑灭，虽有严重水渍损失，但只能列为单独海损。对于④种情况，则理所当然应视为单独海损。

100. 有一载货的货轮，在航行中不幸触礁，船身撞穿一个大洞，随即海水大量涌入，不仅使一部分货物遭到严重的水渍损失，而且船舶由于海水大量涌入，随时有沉没的危险，船长为了船、货的共同安全，立即下令将船舶驶上附近的浅滩，采取有意搁浅而避免船舶下沉的危险。试问在上述事故中，出现的下列三种情况，即①因触礁，船身撞穿一个大洞。②因船身撞穿而货物发生水渍损失。③因有意搁浅而造成的损失。试问上述三种情况分别应属何种性质的海损，为什么？

在《1974年约克——安特卫普规则》中规则五中有意搁浅条文如下：“不论船舶是否势将搁浅，如果为了共同安全，该船有意搁浅，因此造成的损失应作为共同海损。”因此，在本例中，从事故的全部过程看，该事故应属于共同海损的事故。但在这一事故中，所出现上述的各项损失，并非全部属于共同海损，应分别根据不同情况作出具体分析。对于第①种情况，由于船舶触礁而使船身撞穿一个大洞。这种情况不是人为的有意识行为的结果。因此，它不能构成共同海损，而只能列为单独海损。对第②情况，因同样的理由，这种损失也不属于共同海损，只能列为单独海损。第③种情况，由于船长为了避免船舶沉没，采取了合理的有意搁浅的措施，由此而引起的一切特殊牺牲和特殊费用支出，应属于共同海损的范围，其损失应由各关系人按比例共同分摊。

101. 某一载货海轮，在航行中有一船舱发生火灾，危及船、货的共同安全。经船长下令灌水施救后被扑灭，事后检查该船舱的货物，原装在该舱内的500包棉花，除烧毁部分外，剩下部分有严重水渍，只能作为纸浆出售给造纸厂，使得价值为原货价值的30%，即损失货价的70%。原装在该舱内的500包大米，经检查这500包大米只有水渍损失，而无烧毁或热薰的损失，经晒干后，作为次米出售，可得价值占原价的50%。按上述情况，棉花损失价值占原价的70%，大米损失价值占原价的50%。试问在保险业务中，这两种损失是否都属于部分损失（Partial Loss）？为什么？

在保险业务中，把损失划分为全部损失和部分损失也是一个直接涉及到保险人和被保险人的利益的重要问题。区分全部损失和部分损失一般地，可以从损失的程度来确定。在保险业务中，对一些例外情况也形成一些习惯做法。在本例中，如果纯从损失的程度来确定，应该是棉花损失了货价的70%，而大米损失了货价的50%都应视为部分损失。但事

实上，按保险业务的习惯做法是并非如此，按照保险业务的习惯，对棉花的损失认为是全部损失，而对大米的损失则认为是部分损失。在保险业务中，把全部损失又划分为实际全损和推定全损。对于全损，在保险业务中，把下列三种情况都视为实际全损：第一，货物的实际消失。第二，货物虽没有实际消失，但已完全失去使用价值。第三，货物既没有实际消失也没有完全失去使用价值，但货物原来的用途已完全改变，即已改变为其他用途。本例中所提到的棉花，虽然可作为纸浆，削价出售给纸厂造纸，仍有造纸的使用价值，但作为棉花原来具有纺纱织布等用途已完全丧失。因此，尽管货主可以收回 30% 的价值，但在保险业务中应视为实际全损，而对于大米的情况则相反，只是部分损失。

102. 有一被保货物——精密仪器一台，货价为 15000 美元，运载该货的海轮在航行中同另一海轮发生互撞事故。由于船身的剧烈震动而使该台仪器受到损坏。事后经专家检验，认为该台仪器如修复原状则需修理费用 16000 美元，如拆卸为零件出售，尚可收回 5000 美元。试问在上述情况下，该仪器的损失应属何种损失？保险公司又该如何处理这一损失案件？

按照惯例，结合此例中的具体情况，保险公司则应视该批货物为推定全损。应属于保险公司赔偿范围。所谓推定全损一般是指被保险货物并未实际全损，但是受损货物如进行施救整理和恢复原状所需要的费用，或者这些费用加上转运至目的地的费用的总和，估计要超过货物在目的地完好状态的价格。在本例中所说的情况就属于推定全损的范围。保险公司对于发生推定全损的货物，除按保单的规定给予赔款外，被保险人即货主将该货物委付给保险公司，即将该货的权益转让给保险公司，并由被保险人签署权利转让书作为证据，从而使保险公司在赔付货款以后，能够自行处理该货的残余部分，并享受该货物有关的其他权益。

103. 保险单的时效通常保持有多久？

保险单是保险人与被保险人之间订立保险合同的一种书面证明，其中包括了保险人和被保险人双方的一切权利和义务。它的效力是由保险单中所规定的保险期限决定的。保险期限保险责任开始到终止的时间。财产保险和人身保险的期限是以时间计算的；建筑工程保险和安装工程保险的期限则以工期计算。而在货物运输保险中，保险期限兼有航程和时间的特点。

在 1982 年 1 月 1 日修订的《伦敦协会货物险（A）条款》（Institute Cargo Clause (A)）中，对保险期限规定如下：

“本保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直至运到下述地点时终止。

（1）保险单所载明目的地收货人或其他最后仓库或储存处所；

（2）在保险单所载明目的地之前或目的地的任何其他仓库或储存处所，由被保险人选择用作：①在正常运输过程之外储存货物，或：②分配或分派货物，或者：③被保险货物在最后卸货港全部卸离海轮后满 60 天为止。

以上各项以先发生者为准。”

中国人民保险公司 1981 年 1 月 1 日新修订的保险条款中也有类似规定。其他各国的保险条款，也大多是参照这一条款而制订的。

104. 保险单上所列的有效期间是“从仓库到仓库”(From Warehouse to Warehouse)。但某公司由烟台出口到国外的货物采用集装箱运输，而集装箱不在烟台港而在青岛港，请问将货物运到青岛港的集装箱堆场时，保险是否即行开始？

通常“从仓库到仓库”指的是从装运港码头仓库到目的港码头仓库这一运输过程，而在集装箱运输过程中，出口商必须先将货物由工厂运到由集装箱运输公司所经营的集装箱集散场，在那里将货物装入集装箱，再运到码头装入指定的货轮。货物的监管责任在集装箱集散场就已从卖方转移到集装箱运输公司，在码头又转移给集装箱船运公司。由于集装箱集散场一般都在内陆，与港口码头仍有一段距离，所以出口商在办理货物运输保险时要注明从集散仓库开始生效，以免责任不清，日后发生争执，这时保险应该从运到集装箱集散场开始生效。

但如果集装箱集散场与集装箱运输公司是两个独立的经济单位，有时不能从集装箱集散场开始生效，因为这时集装箱集散场可能在货物装入集装箱后再交给托运人（卖方），然后由卖方交给船运公司托运，开始正式的运输过程。这种情况需要提前向保险公司说明，以明确保险期限，在索赔时减少不必要的麻烦。

105. 广州某厂出口货物到伦敦，货物已投保了广州到伦敦的一切险（All Risks）。货物在新加坡因某种原因被卸货后，在 30 天内改由另外一艘货轮运往伦敦。请问，原来保险单的有效期限是否仍然是到伦敦卸货后 60 天？

在这种情况下，原来保险单的有效期限不变。

根据国际上惯用的《伦敦协会货物险（A）条款》（1982 年 1 月 1 日修订）8·3 条，在被保险人无法控制的运输延迟，任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效。保险终止期限按原来的规定办理。

所以在货物因故中途卸货、转船并耽搁数日后，原保险的责任没有终止，保险期限仍然是到被保险货物在最后卸货港全部卸离海轮后满 60 天为止，保险单上的有效期限不变。

106. 假设交易条件为离岸价（FOB）及到岸价（CIF），买方提货出厂后，发现有损失、破损等现象，则买方的保单有效期限是否仍然是 60 天？

此时买方的保单有效期限已不是 60 天。

在目前世界海洋货物运输保险的办理中，各国保险公司大多采用伦敦保险协会在 1982 年 1 月 1 日修订通过的《伦敦协会货物险（A）条款》，在这一条款中对保险期限是这样规定的：

“本保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，

包括正常运输过程，直至运到下述地点时终止。

（1）保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所。（2）在保险单所载明目的地之前或目的地的任何其他仓库或储存处所，由被保险人选择用作：①在正常运输过程之外储存货物，或：②分配或分派货物，或者：③被保险货物在最后卸货港全部卸离海轮后满 60 天为止。以上各项以先发生者为准。”

这一条款的第 14 条《合理迅速行动条款》（Reasonable Despatch Clause）还规定：“被保险人在其所能控制的一切情况下，应作合理迅速处理，作为保险的条件。”（“It is a condition of this insurance that the assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.”）

因此，60 天的保险期限是在任何情况下保险所能保障的最高期限，被保险人必须尽力使期限缩短，不能借故拖延。只要该条款中所列出的保险期限终止情况在 60 天以前发生，保险的效力也随之终止。

在货物已运达买方工厂的情况下，即使货物还未能运进工厂仓库，也已距离仓库不远，不可能再需要 60 天完成这一运输过程，所以买方已不拥有 60 天有效期的保险。

107. 保险单效力根据“协会货物险条款”（Institute Cargo Clauses），在收货人收领时即告终止，若货主受领后基于某种原因，请求继续延伸保单效力，在实务上应该如何办理？

保险期限是指保险责任开始到终止的时间，在此期限内，保险人和被保险人都有应尽的义务，一旦保险标的发生保险事故，可以得到保险公司的补偿。

海洋货物运输的保险期限是按航程计算的，即从货物从启运地起运至货物运到目的地为止。一般国际上通常采用的《伦敦协会货险条款》（Institute Cargo Clause）的“仓至仓”条款（Warehouse to Warehouse clause）将保险期限扩展为从发货仓库起运时开始，到运达目的地收货人仓库为止。如未运达收货人仓库，则以保险单上订明的规定为准，不超过货物在最后卸货港卸离海轮后 60 天，并规定：“如由于被保险人无法控制的情况，致使运输契约在非保险单载明的目的地港口或处所终止，或者运输在按原规定交货前终止，本保险亦应终止，除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险继续有效。”

因此，收货人可以在必要时向保险公司提出续保的要求，但这一要求必须在原保险单尚未失效时提出，并加缴必需的费用，使货物及时获得保障。

108. 货物在海运中受损或短少，究竟应该向轮船公司，还是应该向保险公司索赔？具体手续应该怎么办？

在这种情况下，要根据货物受损或短少的具体原因确定索赔的对象，如果货物在装船时取得了船运公司的清洁提单（Clean Ocean B/L），在运输过程中由于海难或其它意外事故而发生损失，应该向保险公司索赔。进口方在卸货后要凭商检局签发的检验证书、发票、装箱单、提单副本、事故证明文件和索赔清单，向保险公司要求偿付。如果货物受损

原因是由于堆置不当、通风不良等造成，应该向船运公司索赔。手续与向保险公司索赔相同，也要根据几种必要的文件（可参考本章 41 题）。如果船运公司按规定对货物的损害赔偿有限，赔偿不足的部分可以再向保险公司索赔。

109. 一项集装箱运输属于整箱运输，在由出口港到目的港的运输途中发生意外，其损失应由哪方负担？如应保险，则该由谁出面投保？

根据国际海洋货物运输中惯用的《海牙规则》，由货物装船时货物吊起开始，在整个海运过程中，直到到达目的地卸货，船运公司都要对货物的安全负责，但船运公司对由于不可抗力、意外事故、托运人和收货人的行为或过失以及货物本身的瑕疵、缺点、自然特性等所造成的损失可以免除责任，即船运公司不必负担损失。但如发生意外，损失应由买方负担，据国际商会《1990 年国际贸易术语解释通则》，以 FOB 价格或 CFR 以及 CIF 价格条件成交时，卖方负担货物的风险，至货物在装运港装船越过船舷时为止；买方自货物在装运港装船越过船舷时起，负担货物的一切风险。但卖方应协助买方办理一切力所能及的事务，使货物安全抵达指定地点。

但由买方负担发生意外时的损失，不利于交易的达成。实际上对于集装箱海上运输都要办理保险，由保险公司赔偿货物由于意外事故而发生的损失。在 FOB 价格及 CFR 价格条件下，保险由卖方办理，但卖方应及时将保险单及其它有关单据交给买方，使买方在货物发生损失时，能够尽快向保险公司索赔。

110. 按到岸价（CIF）成交，发生事故须索赔时，应由何方出面？

根据国际商会《1990 年国际贸易术语解释通则》对以 CIF 价成交时，对卖方的责任规定条款：卖方应按合同规定办理保险并提供保险单证，保险费也由卖方负担。保险单的受益人可以是卖方或买方。在买方为受益人时，卖方应将保险单背书（Endorse）后转让给买方，发生事故需要索赔时，由买方出面办理。但如果承保公司不在买方所在国，买方由于相距太远不便交涉时，可以委托卖方代为办理。

111. 北京某厂以到岸价（CIF）条件从国外进口一批货物。该外国出口商向当地的保险公司投保一切险（All Risks），当货物运到天津港时，发现有短量及受损现象，而该保险公司在北京并没有分公司。请问该厂是否可向船运公司索赔或直接去函向出口商所在地的保险公司索赔？

根据国际上惯用的伦敦保险协会海洋运输《协会货物险条款》中有关险别的规定，一切险负责除特殊附加险以外所有因意外事故而发生的损失，既包括全部损失，也包括部分损失，所以也包括货物短少（Shortage）破损（Damage or Breakage）等危险在内。该厂可以向保险公司索赔。但如果货物在装船时取得了船运公司的清洁提单，在卸货时经过商检局检验证明没有包装破损的现象，船运公司根据海商法的有关规定，要对货物的短少负责。该厂可先向船运公司索赔，如果船运公司有正当理由拒绝赔偿或赔偿不足，再向出口商所在地的保险公司索赔，也可以请出口商代为办理。

112. 假如货物装在甲板上，是否一定要投保“舱面险”？

一般应该加保舱面险（On Deck）。但如果货物可以装在舱内却装在甲板上，保险公司对所发生的损失仍然不负赔偿责任。

在海洋货物运输中，货物一般都装在舱内。保险公司在承保海洋货物运输险时，也都是以货物装在船舱内为前提来确定保险的责任范围和费率的。但是有些货物由于体积大、有毒或有污染性等原因，按照航运习惯必须装载于舱面，在这种情况下，应该加保舱面险。但由于货物装载在舱面上，很容易受损，特别是容易受到雨淋、海水激溅所造成的损失。所以保险公司一般只在“平安险”的基础上加保舱面险。如投保“一切险”，需要得到保险公司的同意。

舱面险的责任范围还包括货物被抛弃或因风浪冲击落水的损失。但对大型的五金产品，保险公司往往将金属部分的生锈除外，因为这种情况在舱面运输中几乎是必然发生的，保险公司如果给予承保，所负责任过大。

113. 某厂从澳大利亚进口一批皮革，装船时确已装入舱内，途中不知什么原因被改装在甲板上，因此在卸货时船上注有“货装甲板”（on deck cargo）的标注。本批皮革因受潮腐坏严重。请问：①在已投保一切险时，此种损失保险公司是否应该赔偿？②是否可向船运公司索赔，且索赔额是否以提单上所记载的限额为最高金额？

（1）保险公司应该赔偿。因为货物在装船时确实已经装入舱内，只是在运输过程中又改装在甲板上，被保险人并不了解这一情况。因此而发生的皮革受潮腐坏应该属于意外事故。根据国际上通常采用的伦敦保险协会海洋运输货物保险的《协会货物险条款》，一切险负责赔偿所保货物因遭受一切意外灾害所致损失。所以，在已经投保一切险的情况下，保险公司应该赔偿。

（2）根据国际海洋运输惯例。如果货物在装船时，船运公司签发的提单中已注明货物是装在甲板上的（On deck Cargo），则表明货物装甲板是经过托运人允许的，由此而发生的损失船公司可以不负责任。但如果货物改装甲板没有经过托运人的允许，并不是由于航运的种类或按照通常的装运惯例，而是由船运公司根据自身利益自行决定的，在货物因此而发生损失时，船运公司有责任给予赔偿，赔偿金额一般应该以提单上所记载的最高金额为限。但根据惯例，如果货物的性质及价值在装运前已由托运人声明，并已在提单中加以注明，在赔偿时可以不受提单上所记载的限额的限制。

114. 假如某精密仪器在投保时投保的是一切险（All Risks），按海上运输保险应该装在船舱内。如果船主或卖方擅自将该仪器装在甲板上，当设备一旦生锈不能使用时，保险公司是否负责赔偿？

在被保险人（买方）发现货物改装后及时向保险公司声明的情况下，保险公司应该负责赔偿，同时可获得向承运人或卖方追偿损失的代位追偿权。

根据国际上惯用的《伦敦保险协会货物保险条款》中“承认船舶具备适航条件条款”

规定,“如所保货物发生的损失可合理归因于船舶所有人或其雇员的错误处置或不正当的行为所致而被保险人并未参与其事,则被保险人对本保险单的权利并无影响。”同时,“受托人条款”中也注明“被保险人及其代理人在一切情况下,都应负责采取合理措施,以避免或减少损失,并应保证维护和行使向承运人、受托人或其他第三者追偿损失的一切权利。”所以,精密仪器途中由于改装甲板造成的损失,属于一切险的责任范围,保险公司根据保险条款应该对买方的损失予以补偿。同时也不能免除船运公司或卖方的责任。保险公司应该向船运公司或卖方追偿损失。

115. 承保受益人的权益转让时,如何填写才算手续完整?

保险单的转让与货物所有权的转让,在法律上是两个没有必然联系的过程,英国保险法第 15 条规定:“被保险人将其保险标的的利益以转让或以其他方式分让,除非与受让人已有明示或暗示之含意,其在保险契约下的权利并未连同转让。但本项规定不影响由法律行为所作的利益转让。”因此,在国际贸易中,对于应由卖方投保并转让给买方的保险单,有关事项应在买卖合同中予以明确规定。

根据英国海上保险法第 50 条:“除非另有条款明白禁止之外,货物海洋运输的保险单可以在损失发生前或发生后转让。……货物海洋运输保险单可以背书或其他习惯方式转让。”在一般的贸易习惯中,保险单权益的转让,必须由被保险人(通常为卖方)在保险单背面签字背书。尤其是在凭信用证进行交易时,必须要经过背书这一过程。背书方式通常是空白背书,并且除非有相反的限制条款,背书时无须通知保险人。背书中没有特别的字样,只要注明转让人的签章即可。在国际贸易惯例中,货物运输保险单在经过背书转让后,其善意持有人即获得了合法的索赔权利。

116. 一批货物已投保平安险(FPA),由于货轮在航行中发生碰撞事故,使该批货物受到部分损失。试问:保险公司是否应该给予赔偿?又有另外一艘货轮,在运送途中由于遭到暴风雨的袭击,船身颠簸,货物相互碰撞,而发生部分损失,在此情况下,保险公司是否也应该给予赔偿?

按照平安险的责任范围规定:“由于运输工具遭受搁浅、触礁、沉没、互撞与撞冰或与其他物体碰撞以及失火、爆炸等意外事故造成货物的全部或部分损失”均属于赔偿范围。因此,对于第一种情况,该货轮货物的部分损失该由保险公司赔偿。对第二种情况,保险公司对这艘货轮货物的部分损失不负责任。因为造成这种部分损失的原因不是运输工具发生意外事故而造成的,而且由于自然灾害所造成的。同时在此以前或以后运输工具又未发生意外事故。因此,按照平安险的责任范围保险公司是不予赔偿的。

117. 有一批货物已按发票总值 110% 投保了平安险。载运该批货物的海轮于 5 月 3 日在海面上遇到暴风雨的袭击,使该批货物受到部分水渍,损失价值为 1000 元,该海轮在继续航行中又于 5 月 8 日发生触礁事故,又使该批货物发生部分损失,损失货物价值为 2000 元。试问保险公司按平安险条款赔偿应为多少钱?为什么?

按照平安险的条款，在一般情况下对于自然灾害而造成的损失是不负赔偿责任的。但是如果运输工具发生意外事故而使货物发生的损失（包括部分损失）则属于平安险的赔偿范围。因此，按照平安险的责任范围，在一般情况下保险公司对该批货物的第一次损失即5月3日发生的因自然灾害而使货物遭到部分损失不予赔偿。但按照平安险的责任范围规定：“在船舶已经发生了触船触礁、搁浅、互撞、焚毁意外事故的情况下，而货物在此前后由于自然灾害所造成的部分损失也应列入赔偿范围。”为此，保险公司对上例所发生的两次部分损失均应负责赔偿，赔偿金额3300元。

118. 有一批货物投保了平安险，该批货物在装船过程中，有8件货物落海，其中5件货物全部损失，而另3件货物由于打捞及时，仅造成部分损失。试问：保险公司应负责赔偿几件？为什么？

平安险条款对于装船、卸船、转运时由于一件或数件整件货物造成的全部或部分损失负责赔偿。中国人民保险公司海洋运输货物保险条款平安险的责任范围第4点规定：“在装卸货物或转运时由于一件或数件整件货物落海的全部或部分损失。”因此，保险公司应该负责赔付8件。

119. 有批货物已投保平安险，该货共100件，装船时分装两条驳船，打算驳运到货轮装船，每条驳船装了50件货物，在驳运过程中有一条驳船翻船损失了50件，另一条顺利装船。请问：是否可向保险公司要求赔偿该项损失？

因为按照平安险条款的规定：“被保险货物用驳船运往或运离海轮时，每一驳船所装的货物可视为一个整批。”因此这50件货物应视为全部损失，应属于保险公司的赔偿范围。

120. 有一批货物投保了平安险（FPA），受载该批货物的船舶为“东风号”。该轮在航行中与另一船舶“向阳”号发生互撞事故，事后经调查确定，两轮互有过失，并确定各负50%的责任。在这种互撞事故中，上述货主的货物共损失2,000元。请问：该货主应该如何进行索赔？保险公司、“东风号”、“向阳号”货轮各应担负什么责任？

在此例中，由于保险公司承保了平安险，按照平安险的责任范围，一般在运输契约订有“船舶互撞事件责任”条款。根据该条款规定，应由货方偿还船方的损失。而货方的损失则由保险公司负责。因此，在上例中，货主根据提单的规定，偿还给承运人“东风号”的1000元后，他又以被保人的身份有权凭保险单向保险公司索赔。货主也有权要求向“向阳号”请求赔偿。因为“向阳号”船主与该货主之间的关系不是托运人与承运人之间的关系，不受提单和海牙规则的约束，因为他们之间是肇事方与受损害方之间的关系。按照有关国家的法律和惯例，肇事方应按照实际损失赔偿给受损害方。因此，“向阳号”得赔付1000元给货主。至于“东风号”，它有权拒绝货主的索赔请求。这是因为货主与“东风号”之间关系只属于托运人与承运人之间的关系，他们之间的权利与义务只受提单和海牙规则所制约。在通常的提单中，根据海牙规则的精神，一般规定有承运人的

免责条款，其中包括：由于船长、船员、引水员或承运人的雇佣人员，在航行或管理船舶上的行为疏忽、过失或违约活动等对货物造成的损失，承运人是不负责任的，即享有豁免权。因此“东风号”有理由拒绝货主提出的赔偿要求。

121. 某批货物投保了水渍险 (WA)，载运该批货物的货轮在航行中遇到大雨，而使货物遭到水渍损失。请问：对此种损失是否可向保险公司要求赔偿？如保险公司拒绝时，其理由是什么？

所谓水渍险简称为 W·A 或 W·P·A，它的原意是被保货物在航行中由于自然灾害或意外事故的原因而致货物遭到全部损失或部分损失，即共同海损和单独海损均应由保险公司负赔偿的责任，它不是指不论何种原因致使货物遭到水渍损失应负责的意思。对于被保险货物所遭受的水渍损失，本险只负责由于海水，即咸水造成的损失。而对于雨水、舱汗、水管漏水淡水所致的水渍损失，则不属于水渍险的承保责任。本例中，由于海轮在航行中遇到下雨而遭到水渍，很显然不是水渍险所指明的由于自然灾害或意外事故的原因所造成的。因此，保险公司对这部分水渍损失不负责赔偿。另外，如果假设海轮在航行中遇恶劣气候或者船舶触礁致使海水或海浪而使上述货物遭到水渍损失，虽同样都造成货物有“水渍”，但前一种是下雨而造成的，是一般的外来原因造成的，而后者则属于自然灾害或意外事故的原因所造成的。在前一种情况下，若需保险公司负责承担，必须在投保水渍险时，货主还要加保淡水雨淋险。否则保险公司不负责该项损失的赔偿。

122. 国内某公司按 CIF 价出口冷冻食品一批，合同规定投保平安险加战争险、罢工险。当货物运到目的港后，遇到当地码头工人罢工，港口无人作业，货物无法卸载。不久因货轮无法补充燃料致使冷冻机设备停机。待罢工结束时，该批冷冻食品已变质。请问：这种由于罢工引起的损失，保险公司是否会负责赔偿？

中国人民保险公司 1981 年 1 月 1 日公布的“货物运输罢工险条款”规定，保险公司对保货物由于罢工者、被迫停工工人或参加工潮、暴动、民众斗争的人员的行动或任何人的恶意行为所造成的直接损失和上述行动所引起的共同海损、牺牲，分摊和救助费用负赔偿责任，但不对由于劳力不足或不能运用致使被保货物遭受的损失负责。根据这一规定，结合本题中的情况可知，保险公司对货物无法卸载造成的损失不负责任，不会理赔。

123. 国内某单位按 CIF 价向巴西出口大米 500 吨，合同规定投保一切险加战争险、罢工险，在巴西目的港卸货后，由于码头工人罢工，致使该批货品迟迟得不到提取，在码头上遭雨淋，使一部分大米变质。请问，对该项损失由哪一方负担？

中国人民保险公司 1981 年 1 月 1 日发布的“货物运输罢工险条款”的规定，保险公司只对参与罢工人员造成的直接损失负责，而对罢工所引起的劳力不足或不能运用所造成的间接损失不负责任。依此可知，保险公司对因不能提货和雨淋造成的损失不负责任，该项损失由买方负责。

124. 国内某公司向沙特出口一批柑桔，装船后船公司为揽更多的生意而推迟开船，一个月后才开船。柑桔运到目的港卸货时发现柑桔受热腐烂严重。如投保的是一切险，则此项损失保险公司是否应给予赔偿？

根据 1981 年 1 月 1 日发布的 CIC (China Insurance Clause, 中国保险条款) “除外责任”第 4 条规定, “被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性及市价跌落、运输延迟所引起的损失或费用”均属“除外责任”, 不在一切险负责范围之内。因此, 对于因运输延迟造成的柑桔腐烂, 保险公司不负责任, 不予赔偿。

125. 信用证上规定不许转运, 而以子母船运输时, 由子船驳到母船是否算转运? 另外在保险方面应当注意些什么, 以防子船沉没时可以获得赔偿?

在以子母船 (LASH) 运输时, 如果由子船驳到母船的过程在同一港口进行, 不能算作转运。如果子船与母船不在同一港口, 则应视为转运。

在以到岸价 (CIF) 和成本加保险价 (C&I) 成交时, 保险由卖方, 即托运人办理, 托运人作为被保险人, 有权凭保险单据向保险公司请求赔偿。但如果成交的价格条件是离岸价 (FOB) 或成本加运费价 (CFR), 保险由买方办理。一旦子船沉没, 而买方尚未取得保险利益, 不能凭保险单向保险公司索赔。所以, 在这种情况下, 出口商为防止驳船沉没而遭受损失, 对装运前的风险也要加以投保。另外, 如果子母船在不同的港口, 还要加保转船险。

126. 投保一切险的化学品 (如 DMP) 必须要求保持极高度的干燥, 但常会因海运而受潮。由于水份过高变质而无法使用时, 买方将蒙受损失。而公证行却不视此为损失, 保险公司也不愿赔偿。关于这个问题在保险索赔上该如何解决?

在这种情况下, 保险公司应给予赔偿, 根据 1981 年 1 月 1 日修订的《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》规定: 一切险负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。化学品因受潮严重、水份过高而无法使用, 属于由外来原因所造成的全部损失, 在一切险的承保范围之内, 所以保险公司应该予以赔偿。

127. 以“到岸价格”(CIF)的条件出口商品到美国旧金山, 但正好遇上美国码头工人罢工, 因此海运公司将货物卸到洛杉矶港, 客户即向保险公司要求赔偿, 并同时向出口商要求协助解决。问: ①此案责任应由哪方负责? 如何解决较为圆满? ②如已投保罢工险, 保险公司是否应该负责赔偿损失?

(1) 根据海牙规则的有关规定, 船东对罢工期间因罢工所造成船上货物损失或延误不用负责任, 如卸货港遇到罢工情形, 船东可采取合理的行动, 包括改卸另埠, 而运输契约可视为已经履行。而货物的转运费用由货方自理。一般情况下, 船运公司无须将货物运至提单上的目的地。所以, 对于本案中的货物, 船方没有责任。

(2) 本案中的货物已投保了海运货物保险。根据中国人民保险公司海运货物保险单中关于保险责任起讫的有关规定, 在被保险人无法控制的情况下, 保险货物在运抵保险单

载明的目的地之前，运输契约在其他港口地方终止时，被保险人在立即通知保险人并在必要时加缴一定保险费的条件下，保险继续有效，直到货物在这个卸货港口或地方卖出去以及送交之时为止。但最长不能超过货物在卸载港全部卸下海轮后 60 天。本案中的货物被迫在洛杉矶卸货，被保险人获悉情况后应马上通知保险人，保险可以继续有效。在规定的 60 天内，如果货物遭受承保风险（如自然灾害、意外事故等）造成的损失，保险公司应付赔偿责任。但是，如果货物的损失是由于运输迟延所造成的，即便投保了罢工险，按照保险单的规定，保险公司对直接由于运输迟延造成的损失和引起的费用都不付赔偿责任。

128. 一批货物本应在雅加达港卸货，但由于雅加达港口工人罢工，船运公司把货物运到新加坡港卸船后即置之不管。试问：①船运公司是否有责任将货物运到提单上所标明的目的地？②在此情况下保险公司是否也要赔付因此而发生的损失？

（1）根据国际通用的《关于统一提单的若干法律规则国际公约》（简称《1968 年海牙规则》）的变更航线条款，船舶为救助或企图救助海上生命和财产，或因其他实际合理需要，而发生的任何绕航和改变预定航线，都不得被认为破坏或违反运输合约。凡因此而造成的货物灭失或损坏，承运人不负责任。因此船运公司在雅加达港口工人罢工情况下将货物转运新加坡卸货是合理的，船运公司在条件不允许的情况下，不必将货物运至提单上所标明的目的地。

（2）根据《伦敦协会货物险（A）条款》4·5 条，保险公司对直接由延迟引起的损失和费用不负赔偿责任。所以保险公司对由于罢工引起的货物转运、延迟所发生的间接损失不必进行偿付。但是，如果货物在新加坡港发生的损失是由于基本险的承保风险造成的，而非由于罢工引起的货物转运、延迟所发生的间接损失，保险公司应付赔偿责任。

129. 国内某厂从美国进口一批货物，出口商取得船上交货提单（on board B/L）后即向银行押汇，并由开证银行转来单证。当船抵达港口，凭提单（B/L）换小提单（B/O），打算提货时，却发现该批货物并未运来，经向船公司查询，知道该批货物竟然仍放置在装运港，并声称将由下一船只运来，但我方由此可能蒙受巨大损失。请问：①假如该批货物已投保了“一切险”（All Risks）或投保了“水渍险包括偷窃不能送达险”，则我方是否可以以“未能送达”（Non - Delivery）为由向保险公司索赔？②船运公司在提单（B/L）上所标明的船舶尚未从装运港启航之前就签发船运提单（Shipped B/L）或船上交货提单（on board notation B/L）时，其责任如何？

（1）根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981 年 1 月 1 日修订）和广为采用的《伦敦协会货物险（A）条款》，一切险、水渍险及偷窃不能送达险中，都不包括直接由于延迟所造成的损失，所以我方不能以“未能送达”为理由，要求保险公司给予赔偿。

（2）船运公司在提单所标明船舶尚未从装运港启航之前就签发船运提单或船上交货提单，由此给进口方造成巨大损失，显然是负有责任的。进口方可以根据运输合同上有关条款的约定，要求船运公司对损失加以赔偿。

130. 国内某厂以“离岸价格”(F. O. B.)的条件从国外进口一大型设备,在接到装船通知后,我方投保平安险,但一直未接到货物。请问:我方是否可向保险公司索赔?

这种情况应根据我方未能收到货物的原因决定。

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》(1981年1月1日修订),平安险的承保范围包括被保险货物由于各种自然灾害造成的全损和推定全损,以及由于运输工具发生意外事故造成的全损或部分损失,或装件时整件货物落海的损失,并包括抢救费用和在海难后在中途港或避难港卸货、存仓或运送货物的特别费用,但不包括由于迟延而发生的损失及费用。

如果我方未能收货是由于卖方迟延交货,或船方在运输过程中的拖延所造成的,这种单纯的迟延所造成的损失,不在平安险的责任范围之内,因此我方不应向保险公司索赔,而应根据合同,与卖方或船运方交涉,要求其赔偿我方损失。

如果货物未能及时收到的原因是由于运输船舶在途中遭遇了意外事故,使货物全部或部分损失,以及货物在装船时全部落海,这种损失在保险公司所承保的平安险的责任范围之内,我方可以向保险公司请求赔偿。保险公司在调查证明情况属实后,应照章予以赔偿。

131. 国内某厂从国外进口一批西装,以“到岸价格”(CIF)成交,并投保水渍险,且保单上注明“包括偷窃提货不着险条款”。货到后,我方发现有遗失及污损现象,经公证情况属实。请问我方是否可向保险公司索赔?

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》,水渍险对于由于各种自然灾害、运输工具的意外事故所造成的保险货物的全部损失和部分损失负责赔偿。偷窃提货不着险(T. P. N. D.)赔偿保险货物由于被偷或被窃而造成的损失。如果我方能够证明货物的遗失及污损是由于自然灾害、运输工具的意外事故或由于偷窃行为所造成的,即可以向保险公司索赔。

132. 某厂以“离岸价格”(FOB)条件从国外进口零部件,我方同意装在甲板上并且投保平安险(FPA)加“舱面险”,在货物到达时,发现零部件有部分短缺(船在航行中未遭到不可抗力的天灾),请问我方是否可向保险公司索赔?

我方可以向保险公司索赔。在海洋货物运输中,货物一般装在船舱内。保险公司对货物载于舱面所发生的损失不负赔偿责任,但如果同时投保了特别附加险中的“舱面险”,保险公司除承担原承保险别的责任外,还对货物被抛弃或因风浪冲击落水的损失予以赔偿。由于船在航行中未遭到不可抗力的天灾,零部件的部分损失是由于被抛弃或风浪冲击落水造成的,所以属于舱面险的承保范围,我方可以向保险公司索赔。

133. 国内某单位以“离岸价格”(FOB)条件从新加坡进口一批纸箱包装冷冻食品,在目的港口卸货时,因船员操作失当,使冷冻机被关掉达6小时,内部温度的上升使该批

食品变质。我方的保险条件是“水渍险”，船运公司已承认其过失并同意赔偿，请问我方是否仍然可向保险公司提出索赔？

我方不能向保险公司提出索赔。根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订），水渍险的责任范围包括由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成的保险货物的全部损失和部分损失，以及运输工具发生意外事故或装货时整件货物落水所造成的货物损失，由于船方保管货物不当所造成的损失不包括在内。所以我方不能向保险公司索赔，只能要求船运公司给予赔偿。

134. 国内某单位以“到岸价格”（CIF）从国外进口货物。该单位投保一切险（All Risks），而且是仓至仓条款（Warehouse to Warehouse Clause），该批货物在上海卸货时，出现破损和短少，我方依程序向保险公司和轮船公司索赔，而二者皆置之不理。请问：①保险公司是否应该赔偿？如不赔偿，应向谁申诉？②出口方是否也应当分担风险？

（1）保险公司应该赔偿。根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订），一切险负责保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。并且根据仓至仓条款，保险从被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始时生效，直到货物到达保险单所载明的目的地收货人的最后仓库为止。所以保险公司应该对卸货时出现的破损和短少负责。如果保险公司拒绝赔偿，可以向法院起诉请求赔偿。

（2）如果货物在装船前没有发现任何破损和短少，出口方不必分担任何风险。

135. 广东省某厂从日本进口一批机械设备，以离岸价格（FOB）成交。在设备运到广州港卸船时，部分部件倾落海底，经多次打捞，仍有一部分部件散失。试问我方的损失及打捞费用应该向谁索赔，如何索赔？

我方的损失及打捞费用应向船运公司索赔。根据1968年修订的《海牙规则》，承运人应适当地谨慎地装载、收受、配载、承运、保管、照料和卸载所运货物。所以由于卸货而发生的部件落海损失和打捞费用，属于船运公司的责任范围之内，船运公司应负赔偿责任。

在索赔时，我方应先与船运公司协商。如果无法取得协议，应通过法律诉讼。如果该批货物已投保海运货物保险，对于船运公司按规定赔偿不足的部分，由保险公司补足。另外，本案中的货物损失属于被保险货物在装卸转运时由于一件或数件货物整件落海造成的部分损失，这类损失属于海运货物保险单的承保责任（无论是一切险或水渍险或平安险）。但同时也属于承运人的承任。所以对于该批货物的损失以及施救费用（即打捞费用），我进口方亦可在向船公司提出索赔后，再向保险公司索赔。保险公司赔偿后，取得我方的“收款及权益转让书”遂向船运公司行使代位追偿权。

136. 国内某厂以成本加运费价（CFR）条件从国外进口货物，提单上注有“如因码头或仓库拥塞而须实施驳运时，则所产生的危险与费用由买方负责。”请问：①该项声明我方是否可以接受？②如果我方投保了一切险（All Risks），在驳运中发生损失时，是否

可以向保险公司索赔？

（1）该项声明我方可以接受。根据国际上通用的《海牙规则》（1968年修订）免责条款的规定，船方对“非由于承运人的实际过失或私谋”所造成的损失不负责，所以提单上关于因为非船方的责任所发生的驳运风险由买方（付运费一方）承担的声明，我方可以接受。

（2）本案中实施驳运的原因是“码头或仓库拥塞”，如不实施驳运，则无法将货物运至保险单所载明的目的港的收货人的仓库。驳船运输属于“仓—仓”运输过程中的一个必要阶段，保险责任在这一段始终有效。如果货物在驳运期间发生了一切险的承保风险造成的损失，包括自然灾害、意外事故以及一般外来风险造成的损失，则我方可以向保险公司取得赔偿。

137. 某公司向国外进口一台价值为5万美元的设备，以“到岸价”（CIF）成交。该设备运到大连港口时发现设备由于起卸不慎而有一定程度损坏。请问我方应如何处理？如何请求索赔？

我方应立即通知保险公司，并通知代理人对货损进行检验，如证明设备损失是由船运公司起卸不慎而造成的，则赔偿责任在船运公司。我方除向保险公司报损外，还应该向承运方、受托人以及海关、港务当局等索取货损货差证明，并立即以书面形式向有关责任人提出索赔。然后向保险公司或其代理人请求赔偿。此时应向保险公司提供有关的单证，包括（1）保险单或保险凭证正本；（2）运输契约；（3）发票；（4）向承运人等第三者责任方请求赔偿的函电或其它单证和文件；（5）装箱单、重量单；（6）检验报告；（7）货损、货差证明；（8）索赔清单。在保险公司根据有关保险条款进行赔偿后，保险公司取得代位追偿权，我方应继续协助保险公司向船运公司索赔。

138. 某厂以到岸价（目的港广州）（CIF Guang Zhou）条件进口某商品100吨，在广州港口用驳船卸货时因遭遇台风沉没一艘，因此安全卸货的重量只有90吨，保险种类是“水渍险”（WA only），问：我方应按90吨还是按100吨货物付款？

我方应根据合同按100吨货物付款，损失的10吨货物由保险公司予以赔偿。根据《国际商会1990年国际贸易术语解释通则》，在以到岸价（CIF）条件成交时，买方“自货物在装运港装船越过船舷时起，负担货物一切风险。”所以在卸货时发生的损失应由我方负担，我方仍需根据原合同付款。

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订），水渍险的承保范围包括“被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损……被保险货物用驳船运往或运离海轮的，每一驳船所装的货物可视作一个整批。”所以保险公司应对我方的损失予以赔偿。

139. 子母船装运货物，在子船未装上母船时沉没，保险公司是否应该赔偿？

保险公司应该赔偿。根据国际上通用的《伦敦协会货物险（A）条款》，保险责任

“自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时生效，包括正常运输过程，直至运到保险单所载明的目的地收货人或其最后仓库或储存处所……。”这就是通常所说的“仓至仓条款”，所以在由子船向母船装运时，实际的货物运输过程已经开始，保险公司有责任对这一阶段发生的货物损失按规定给予偿付。

140. 某厂以到岸价（CIF）从国外进口一批车辆，在港口码头卸货时，有少数车辆由于港务局卸船工具不良而发生损坏。当时由船运公司代理出具损坏事故证明，事后我方以此证明及公证报告等向该家船运公司索赔修理费用，但船运公司以“该批车辆是以‘卸货费用与船主无关’（F.O）条件承运的”为由拒付该项破损修理费用。请问：①船运公司的拒付是否合理？②该批车辆在国外船时已投保一切险，如果船运公司确实可以不承担责任，我方是否可以根据破损证明、公证报告及保险单等证件，改向保险公司索赔？

（1）船运公司的拒付不合理。虽然船运公司的托运条件为“卸货费用与船主无关”（F.O.），但卸货是由船运公司委托港务局进行的，而不是我方委托的。在由于港务局卸船工具不良造成货损，并已出具损坏事故证明的情况下，船运公司应该对损失负责，补偿我方的修理费用。拒付是不合理的。

（2）《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订）中规定“一切险”的责任范围是“被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。”由于卸船工具不良所引起的货损也在这一保险责任范围内，所以在投保一切险的情况下，如果船运公司确实可以不承担责任，我方可以凭有关单据向保险公司索赔。

141. 某单位出口一批机器设备到伦敦，装船时包装并未破损，提单是清洁提单，但船抵达港口卸货时，其中两箱最主要的机器的木箱破坏严重，机器已不能使用。经取得当地港务机关证明，连同公证行报告等向保险公司索赔，未得到答复。请问：①在此种情况下，保险公司是否应该给予赔偿？②如保险公司不赔，船运公司是否应该负赔偿责任？

（1）如果货物已事先投保了一切险或加保了碰损、破碎险（Risk of Clash & Breakage），对于货物在运输途中由于包装损坏造成的货物损失，保险公司根据国际惯用的《伦敦保险协会海洋运输协会货物险条款》（1982年1月1日修订）的有关规定应该给予赔偿。

（2）按照国际货物海上运输一般采用的《1968年海牙规则》关于承运人的责任和豁免责任的规定，承运人有责任将装船时外形完整的货物完整地交给收货人，但“非由于承运人的实际过失或私谋，或者承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽而引起的损失”船运公司不负责任，船运公司必须提供足够的证据，证明有关的灭失或损害“既非由于承运人实际过失或私谋，亦非承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成”，否则船运公司将对此批货物的损失负责。

142. 以离岸价格（FOB）或以成本加运费价（CFR）条件从国外进口一批货物，结汇后尚未投保，而船已开出或已抵达目的港，但未卸货，这时收货人才向保险公司提出要

保。请问：①保险公司是否会接受要保？②若货物在运送途中发生短少或缺，保险公司是否会给予赔偿？

当买方以 FOB 或 CFR 价格进口货物时，海运货物保险由买方办理并支付保险费。货物在装运港装船以后，卖方有义务及时向买方发出装船通知。货物越过船舷后，有关货物的风险就由卖方转移给了买方，因而买方即取得了对货物的可保利益。买方接到装船通知后，就可向保险公司办理要保，伦敦保险协会货物险（A）条款 11.2 规定：即便损失发生在保险合同订立以前，只要在损失发生的时候被保险人对保险货物具有可保利益，被保险人就有权对保险期限内发生的损失获得赔偿（但在缔约时被保险人已经知道损失发生，而保险人并不知晓者除外）。本案中，买方在载货船只开出后就办理保险，只要他对货物是否损失并不知情，保险公司一般不得以船已开出为由拒绝承保。若货物在运输途中发生短少或损失，只要是承保风险造成的，保险公司应予以赔偿。

当载货船只已抵达目的港，货物或安全无恙或遭受损失已成事实，而保险所承保的灾害事故发生的可能性已经不存在。若货物完好无损，则进口方无须再办理保险；若货物已经遭受损失，则保险公司对确定的损失显然不再予以承保。所以，若此时买方向保险公司提出要保，保险公司只可接受对货物卸离海轮以后的陆运风险给予承保，而对海运途中所发生的任何货物短少或损失不予负责。

143. 国内某厂家以到岸价（CIF）（目的港广州）进口数批机械设备，在货物到达广州后，我方会同有关单位（包括商检局）预先检验，发现外形良好、无破损，但没有开箱检验（事实上在广州港无法开箱），但当货物运到工厂时，箱子的外表仍然良好，开箱复检时，发现破损及短少。请问：①我方应该向谁索赔？（外国出口商附有出口独立公证报告）②如果保险公司、船公司和外国出口商三者互相推诿，不予理睬，此时我方应采取什么措施以挽回损失？在本案例中，如总价值是到岸价 1 万美元，根据保险公司的规定：最高保额只有 1.1 万美元（投保一切险），而设备破损率达 80% 且损坏的设备性能失灵不能使用。在此情况下，请问：③如果保险公司愿意赔偿损失（80% 的破损件），从表面上看我方并未受损，但现在因为该种设备的价格上涨到 1.5 万美元，再订购时要多付若干货款，在此情况下，我方怎样做才能少受损失？④如果再加上关税及运杂费（设总计为 6 千美元），则我方损失将会更大，请问有什么办法使我方避免支付该项费用？⑤如果保险公司认为该机器可以修复，只同意赔偿修理费，但我方认为修复后性能不佳，不打算接受，应该如何办理？

（1）我方应该向船运公司索赔。根据国际货物海上运输通用的《1968 年海牙规则》，收货人无论在船边或者由仓库提取货物时，如发现该货有破损遗失现象，应该立即会同船上负责人员或仓库负责人员记清损坏程度，由双方签字作为事后协商赔偿的根据。如果双方发生争执，请港口商检机构检验货物，并作出检验证明书，如果货物表面良好而内部受到损失，则应该于提货后 3 日内以书面形式将货物损失的情况通知承运人并附检验机构的证明书，向承运人要求赔偿。

（2）我方可根据损失的具体原因向保险公司、船公司或卖方出具证据要求赔偿。在

货物已投保一切险的情况下，如果该批货物的损失可以归为外部原因所造成的部分损失，在我方以保险规定程序向保险公司索赔时，保险公司应给予赔偿。如果货物损失的原因是由于包装不良，卖方应承担责任，保险公司可以不接受索赔请求。如果因为承运方装卸不慎或未妥善保管货物造成损失，船公司按规定应给予赔偿，如果三方互相推诿，不能通过协商解决，我方可以向法院起诉，请求法律仲裁。

(3) 这部分损失需由我方自己承担，根据 1981 年 1 月 1 日修订的《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》中有关保险公司除外责任的规定保险公司对被保险货物由于市价涨落引起的损失或费用不负赔偿责任。所以我方不能由于设备价格上涨，重置成本提高而向保险公司索赔。

(4) 我方可以向海关提出申请，减免该批设备的进口关税。但仍需负担运杂费。

(5) 我方应接受保险公司的建议，修复设备，并由保险公司负担修理费。如果在修理后设备确实性能不佳，我方可再次向保险公司请求赔偿。在提出具体证据后，保险公司在正常情况下应该予以赔偿，如果保险公司拒付，我方可以向法院起诉。

144. 某厂以到岸价格 (CIF) 进口货物，而出口商在货物装船取得提单后，还没有到银行押汇，货物即起火烧毁，则应该由何方索赔？

应该由买方索赔。根据《国际商会 1990 年国际贸易术语解释通则》中关于到岸价格 (CIF) 的规定，在以 CIF 价格成交时，卖方负担货物的风险，“至货物在装运港装船越过船舷时为止”；买方“自货物在装运港装船越过船舷时起，负担货物的一切风险。”所以在货物装船后烧毁的损失由买方承担。出口商应将有关装船的文件送往银行押汇，进口商在收到保险单等文件后，再凭保险单以及有关文件向保险公司索赔。出口商也应该给予必要的协助。

145. 某厂在进口散装黄豆时，仅投保一切险 (All Risks) 而没有加保“受潮受热险” (Damage Caused by Sweating & Heating)，当部分黄豆在运输途中由于船内机房内的锅炉而烤焦时，保险公司是否应该给予赔偿？

保险公司应该给予赔偿。根据国际上惯用的伦敦保险协会海洋运输《协会货物条款》(1982 年 1 月 1 日修订) 中的规定，一切险负责除战争险或罢工险外的所有因意外事故而发生的损失，既包括部分损失，也包括全部损失。黄豆被船上机房的锅炉烤焦应该这是由于锅炉出现不正常情况所造成的，属于运输货物在运输途中发生的意外事故。而一切险中已包括了“受潮受热险”的承保范围，所以在投保一切险的情况下，黄豆在运输途中发生的烤焦损失，保险公司应该给予赔偿。

146. 进口一套机器设备，用五个木箱包装妥当，但用吊车吊货时，其中一箱掉落地上摔坏而使该套机器设备不能使用。在此情况下，应该怎样索赔？如果进口方的信用证上注明的是到岸价格 (CIF) 条件，又该如何索赔？

在这种情况下，如果由于装卸工人操作不慎造成的损失，可以凭货损证明向船运公司

索赔。如果损失是由于货物包装不良所引起的，责任在卖方，进口方可以向卖方要求赔偿。在已投保一切险（All Risks）的情况下，可以向保险公司索赔，然后将代位追偿权交给保险公司，由保险公司负责向有关方面要求赔偿。

在以到岸价格（CIF）条件成交时，保险由卖方办理。卖方应通过背书将请求赔偿的权利转移给买方，再由买方向保险公司索赔。但保险公司只负责设备修理或更换损坏部分的费用，只有在设备损坏部分确实无法修理或更换时才负责整套机器设备的赔偿。

147. 某公司经由中间商转让不可撤销信用证（Irrevocable L/C）一张，向该公司订购机器，条件是成本加运费价（CFR），目的港伦敦。其信用证的有效日期及押汇的最后日期均为9月3日，该批货物本来预订在8月装船。但该信用证上指定必须装船龄为15年以内的船只，所以船期延误到9月16日才装上船。事后请船运公司出具倒签提单（Back date B/L）并于9月16日押汇完毕（出具保证书）。该船于18日出港，22日沉没于海底，24日该公司通知买方并询问其是否已经保险，但于10月初该公司接到押汇银行通知为拒付（Unpay）。试问：①卖方装船后是否有义务通知买方，如果没有通知而发生沉没，卖方（该公司）应负何责任？②假如买方于9月6日投保，但提单上装船日期为9月3日，保险公司是否应该赔偿？③如果买方拒付（Buyer unpay），其保险是否可索赔？④依照惯例，应该何时押汇？

（1）在以成本加运费价成交的条件下，货物保险由买方办理。但卖方按惯例有义务在货物装船前或装船时将所装货物名、数量、价值、船名、起运港、估计起运日期以及到货时间、到货港口等，以电报形式通知买方办理货物运输保险。如果由于买方不了解装船的有关事宜而造成损失，卖方应该负全部责任。一般保险法中有如下规定：“当事人一方对于他方应通知的事项而怠于通知者，除不可抗力事故外，不论是否故意，另一方可以解除保险契约；要保人、被保险人或受益人遇有保险人应负保险责任的事故发生时，除另有规定或契约另有规定外，应于知悉后5日内通知保险人。”所以卖方在成本加运费（CFR）条件下有义务将装船消息及时通知买方，以办理货物保险。如果由于买方在接到通知后未办理或迟延投保而遇到保险事故时，一切损失由买方负担。

（2）在投保日期迟于货物实际的起运日期时，保险公司由于不易了解货物在投保时是否已发生危险而往往不愿承保，以避免在货物发生危险时区分发生时间与保险生效时间所产生的纠纷。如果买方在9月6日投保时保险公司能够予以承保。9月22日发生的沉船损失属于保险的有效期间之内的责任，所以保险公司应该根据保险条款予以赔偿。

（3）该保险可以索赔。因为保险的办理在保险事故发生之前，所以被保险人（买方）享有损害赔偿请求权，可以向保险公司索赔。

（4）押汇的期限要根据信用证中的规定。一般要争取在最短时间内进行。这样卖方可以尽早取得货款，买方也可以尽快收到有关单据，并据以提货。而且在航程较短的情况下，如果货物先于提单到达目的港，还要增加仓储费用。但信用证中所规定的押汇日期，根据距离远近而有所不同。在信用证失效后再向银行押汇，银行将不予办理。

148. 卖方在货物装船后未及时将装船日期及船名通知买方，因此买方未能向保险公司投保。如果此时该船发生事故而使货物受到损失时，请问其责任应由哪一方负责？

根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》，在国际贸易中以到岸价（CIF）成交时，由卖方负责为货物投保运输险，然后将保险单背书，将保险利益转移给买方，在以离岸价（FOB）、船边交货价（FAS）、运费在内价（CFR）等其它条件成交时，保险都由买方自行办理。卖方应在货物装船时将货物的名称、数量、价值、所装船名、装船港、预计开船日期和抵达目的港的日期以电报形式通知买方，以便买方能及时办理货物运输保险。在买卖双方没有约定的情况下，如果卖方没有通知或通知过晚，而货物发生了危险事故，卖方可以不承担法律上的责任。所以买卖双方应事先约定，明确双方责任，否则买方只能自己承担这一责任。

149. 广州某进口公司从美国以船边交货价格（FAS）条件进口货物，则在出口港仓库的水险应由哪一方投保？该进口公司如果已投保一切险，是否已包括出口港的仓库火险？

根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》（简称 90 通则）中对 FAS 即船边交货价格的有关规定，卖方负责“在合同规定的日期或期限内，并按港口习惯的方式将货物交至在指定装运港口买方指定装货地点的指定船边。”此后，有关货物灭失或损失的一切风险即转移给买方。本案中的“出口港仓库”应属于货物被交送到指定装货地点的指定船边以前的货物存放地。此时，货物的风险仍属于卖方。卖方对货物拥有可保利益。所以，在出口港仓库的火险应由卖方办理保险。货物在出口港仓库存放期间，买方对货物并不具有可保利益，尽管买方已投保了海运货物一切险，且保险单中有“仓至仓”条款，但货物在仓库存放期间发生的火灾损失，买方的保险公司并不给予赔偿。买方只对货物有效地交到船边以后发生的损失有向保险公司索赔的权利。

150. 广州某厂出口一批货物到新西兰，由于没有广州到新西兰的直接航线，所以必须经过转船才能运达。虽然此批货物已有保险，但在保险单上未注明转船。货物到达目的地时有了损失，请问此时保险公司是否应该赔偿损失？

保险公司可以不赔偿该项损失。根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981 年 1 月 1 日修订），“由于被保险人无法控制的运输延迟、绕道、被迫卸货、重行装载、转载或承运人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更或终止运输契约，致使被保险货物运到非保险单所载明目的地时，在被保险人及时将获知的情况通知保险人，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险仍继续有效。”“如遇航程变更或发现保险单所载明的货物、船名或航程有遗漏或错误时，被保险人应在获悉后立即通知保险人并在必要时加缴保险费……”。如果买方或卖方在投保时已知道将要转船，应在当时通知保险公司。如果当时不知道，也应在了解后及时通知保险公司，否则可以认为违反了保险合同的有关规定，原保险无效。保险公司对货物运输途中所发生的损失不负赔偿责任。

151. 在向非洲出口时常常需要在某一港口转船，而船名又事前不可得知。请问：①对此类保险，若发生事故是否可获得赔偿？②如需通知船名是哪一方责任（买方还是卖方）？

（1）根据国际海洋货物运输中经常采用的伦敦保险协会海洋货物运输的《协会货物险条款（A）》（1982年1月1日修订），“在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所作的航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效。”“当本保险责任开始后，被保险人变更目的地，应立即通知保险人。”所以在被保险人无法了解转船船名的情况下，应在投保时，向保险公司声明需要转船的事实，并在了解船名后立即通知保险公司，保险公司将继续承保，对运输途中货物所发生的损失也将按保险条款赔偿。

（2）对此项责任法律上没有明确规定。但按照国际惯例，应当有投保一方通知保险公司。因为通知二程船船名是办理保险的一个步骤。

152. 保险单上标明了转船地点，但由于某些原因，轮船没有能够按保险单上标明的地点停靠，使转船地点发生差异。请问：①在转船中发生损失后向保险公司索赔，保险公司是否可以拒赔？②一旦保险公司拒赔又该如何补救？

（1）为世界各国广泛采用的伦敦保险协会海洋货物运输《协会货物险条款（A）》（1982年1月1日修订）中关于保险期限的规定如下：“在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约所赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效。”所以，在转船中所发生的损失只要在保险单所规定的承保范围之内，保险公司不应该拒赔。

（2）如果发生损害的原因不属于保险公司所承保的责任范围，保险公司将不予以赔偿。此时，应该调查损失原因是否由于船运公司的过失或故意行为所引起，以适当追究船运公司的责任。

153. 以到岸价（CIF）条件出口货物，在装船前已经有破损，在船运公司提出赔偿保证书（L/I）后，得到清洁提单（Clean B/L）。到达目的地后买方提出索赔。请问：保险公司是否应该给予赔偿？

根据国际上惯用的伦敦保险协会海洋货物运输的《协会货物险条款（A）》（1982年1月1日修订），保险公司对由于保险标的本质缺陷或特性造成的损失和费用不负赔偿的责任。如果货物在装船前已有破损，而且是属于货物的固有瑕疵，则不属于保险公司所承保的责任范围之内，所以保险公司不必给予赔偿。而且要保人在货物已有破损的情况下要求船运公司开出清洁提单（Clean B/L），属于对重要事项的故意隐瞒，也不应获得赔偿。如果货物破损发生在保险单“仓一仓”条款有效期内，并且是由于保险公司所承保的危险事故所造成，在卖方通过背书方式将保险单转让给买方后，由买方提出索赔，保险公司可以给予赔偿。

154. 向某国出口商品时，由于该国进口关税很高，买方大部分（40% ~ 50%）用电汇（Cable Remittance）付款，信用证所开金额约占 60%，保险金额需要投保全额保险（Full Amount），在这种情况下发生损失向保险公司索赔时，保险公司是否承认？

保险公司应该予以承认。因为在保险中，保险金额（即保险人负责赔偿的最高金额）是由要保人自行决定的，一般与信用证上所开的金额无关。只要不属于超额保险，保险公司都应该予以赔偿，在保险金额不超过目的地市价的情况下，都不属于超额保险，因而在保险责任范围之内，可以获得赔偿。

155. 超过当地货物价格很高的不定值货物水险，经保险公司承保后，如果发生意外，保险公司是否应该按保险金额赔偿？

在不定值保单上，通常不列明保险标的的价值，只列明保险金额，即保险人最高的赔偿限额。在保险标的发生损失时按照保险标的物的现金实际价值进行赔偿。所以在不定值货物水险的实际投保金额大大高于目的地市价时，不能按保险单上的保险金额进行赔偿，保险公司将按照目的地的市场价格给予赔付。

156. 国内某厂以“成本加运费价”（CFR）从国外订购一批货物，而外商在后来寄给该厂的报价单却是到岸价（CIF），货物运到上海港时发生损坏，双方都未办理保险。因为该厂（买方）误以为外商是以“到岸价格”给予优惠才未办理保险。请问：在上述情况下所遭受的损失应由哪方负责？

在这种情况下，货物损坏的损失应由该外国出口商负责。

报价单是由卖方发出的，其中列明了商品价格、品质及数量等主要交易条件，属于一种实盘，按照国际贸易惯例，只要买方没有对报价单中的任一条件提出不同意见，即认为买方接受了该报价，在报价单中交易主要条件完备的情况下，交易成立，报价单实际起着一种简式合同的作用，双方都有责任履行其中规定的责任。

外商寄给我方的报价单中是 CIF 价格条件，而后双方都没有不同的意见表示，因此，尽管我方未能注意到这一细节，但该笔交易实际上是以 CIF 价格成交的。根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》的有关规定，在以这一条件成交时，保险应由卖方办理，而该外商却未事先对货物运输投保，违反了合同的规定，因此，货物的损失不应由我方承担，我方可以根据报价单追究该外商未能及时投保的责任。

157. 如保险公司以进口地或出口地或航程中爆发战争或可能爆发战争为由拒绝承保或提高保险费。请问：进口商应采取什么措施？有无法律依据来防止保险公司的拒绝承保或提高保险费？

保险公司对于某一标的物是否承保，费率如何，是根据其所承担风险，即保险标的发生各种保险事故的可能性而确定的。如果较小，保险公司一般愿意以较低的费率予以承保，而当风险较大时，保险公司可能不予保险，或即使承保，费率也比较高。如果某一地区正在进行战争或发生战争的可能性很大，保险公司认为风险过大，可能会不予承保战争

险或收取较高的费率承保。在已发生战争的情况下，进口商似乎不能采取措施防止这种现象产生，也没有具体的法律规定，不允许保险公司在此时拒绝承保或提高保险费。

战争险（War Risk）是一种特别附加险，它包括海运、空运、陆运和邮包战争险，承保战争或类似战争行为等引起保险标的的直接损失，不包括在一般意义的保险之内，因此，如果需要卖方投保战争险，必须在合同中加以特别声明，但卖方常常加入说明，对于超过货物价格某一比例的战争险保险费不予负担，该项费用由买方自负，如 “If War risk insurance premium is higher than 0.1% at the time of shipment, the excess premium shall be for buyer's account.” 如果在没有发生战争时及时投保战争险，保险公司一般会予以接受，费率也不致于过高。所以买卖双方要力争及时保险。

158. 上海某厂以“到岸价”（CIF）从日本进口一批货物，提货后检验时发现严重碰伤，于是请公证处作公证报告，并分别向保险公司、船运公司及卖方索赔。但是，船运公司的回答是：碰伤是由于包装简陋所致，拒绝赔偿。保险公司避而不答。日本出口商的答复是：尽量催促保险公司理赔。但此事已拖延3个月，仍无结果。请问：我方该如何办理？索赔日期期限是否已过？

如果该项货物发生破损的确是包装不良所引起，船公司可以不承担任何责任。并且根据《伦敦协会货物险（A）条款》4.3条，保险公司也不赔偿由于保险标的的包装或准备不足或不当造成的损失或费用。保险公司对于货物因包装不良所造成的损失视为一种被保险人的过失，因此与承运人一样，不负赔偿责任。我方应向出口商索赔。

但我方也可以在投保“一切险”（All Risks）的情况下，先向保险公司请求赔偿，然后由保险公司在取得了代位追偿权的情况下，代替我方向出口方索赔。对于我方的这种要求，保险公司不应置之不理。因为按照国际通用的一切险条款，保险公司应赔付保险标的因一切意外事故所造成的损失。

至于索赔的日期期限，《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订）中，规定为从被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后起算，不超过两年，因此并未超过索赔的时效。但只要我方在接到货物后立即提出索赔，保险公司的故意拖延也不能视为没有及时索赔，即使超过了法定的索赔时效，我方仍应能获得保险公司的赔付。

159. 从国外进口无烟煤合同规定以量水尺作为交货数量，保险范围为平安险（F. P. A.）、短量险（Shortage Risk）、内陆运输险（Inland transit）或一切险（AR）、内陆运输险。货物运到交货地后，则以磅秤作为收货数量的标准。此时若发生短缺，保险公司如何处理？若以预约保险单方式投保，保险公司能否拒绝对短缺损失承保？

在这种情况下，保险公司通常以磅秤计量的收货量作为货物短量情况的依据。

由于以量水尺作为交货数量时，量水尺的数量受观察者以及当时港口内风浪的大小、水的密度、温度、船员行李的重量、船上淡水储量、存油量等因素不同的影响，均可产生误差，并在卸货时数量发生变化。这种不精确的测量标准因而不能作为保险公司理赔时的数量依据。除非保险双方当事人事先已有约定，量水尺通常不能作为货物的数量标准。

通常情况下，货物在装船后和抵达目的地后都要进行量水尺的工作，目的是为了防止船舶超载。在船只抵达目的港后，如果发现有短少的情况，保险公司要会同被保险人和指定的公证人将货物过磅检查，并参照量水尺的变化和货物的特性，确定货物短少的确实情况。

在以预约保险单方式投保时，投保人与保险人要预先签定定期或不定期的各批货物运输保险的总合同，内容包括保险标的、险别、适用条款、保险费率、最高保险金额、保险费结算以及赔款的支付方式等。保险公司可以根据与投保人磋商的结果，决定是否对货物短少的风险予以保障。一旦予以承保，在货物发生短少时就要负赔偿的责任。

160. 从国外进口某商品，合同条件为离岸价（FOB）。国外出口商要求我方投保“陆上损失险”，我方应如何办理？

“陆上损失”（Country Damage），是指货物在装运出海之前，露天堆置时所受到的泥污、雨淋及各种恶劣气候所造成的损失。在以离岸价格（FOB）成交时，根据国际商会《1990年贸易术语解释通则》（Incoterms 1990），卖方对于货物的所有权终止在货物在装运港越过船舷的时候。因此，在货物装船之前，买方对货物并不具有所有权，因此也就不具有保险利益，卖方就不应要求买方对货物装船前露天堆置的风险予以投保。即使买方投保，在货物发生损失时，买方由于不具有保险利益，也不能得到保险公司的赔偿。卖方作为货物的实际所有人，应自己向保险公司投保这种风险。一旦货物发生意外事故，就可以得到保险公司的赔偿。

在买卖双方协商约定的基础上，也可由买方投保，然后将保险单据转交给卖方。这种变更必须经过保险公司事前的认可，以免在发生损失时责任不清。

161. 我国由欧洲进口货物时，有时要在中途转船，而我方不知道转船或忘记通知保险公司，或者因为“CIF价”条款而不知道该通知哪一家保险公司。如果发生事故，请问：应由谁承担责任？应如何处理才较为妥当？

关于这种情况，国际海洋货物运输保险依据的《伦敦协会货物险（A）条款》（1982年1月1日修订）中规定：在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效。”所以，如果我方不知道转船，或由于疏忽忘记通知，只要我方在了解情况后及时通知，保险公司应适当给予通融。

在以到岸价（CIF）成交时，保险由卖方代为办理，我方可能由于不知道承保的保险公司而无法及时通知转船情况，这时我方应尽快通知卖方，由卖方通知其所投保的保险公司。如果由于卖方疏忽，未能及时通知保险公司，一旦发生危险事故，应由卖方负首要责任，不涉及保险公司的义务。所以在成交时，买卖双方要详细议定所有有关买卖及交货的事项，尽可能避免这类事故的发生。

162. 如果没有投保转船险，而船运公司又自行转船，原保单是否仍然有效？

根据《伦敦协会货物险（A）条款》的规定：“在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下，本保险仍继续有效”。

“如由于被保险人无法控制的情况，致使运输契约在非保险单载明的目的地的港口或处所终止，或者运输在按上述规定交货前终止，本保险亦应终止，除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险继续有效”。

所以在第一种情况下，原保单将仍然有效，并且不用加缴保险费；在第二种情况下，被保险人要在了解转船事实后尽快通知保险人，并适当加缴保险费，如果在原保险单已失效后再向保险公司通知转船，应作为新的保险要约开始。对保险人也不再具有约束力。

163. 如果运载保险货物的轮船中途被扣留，另找其他船只承运到目的港，则该保单是否仍然有效？

一般情况下，只要船舶在中途港被扣押的时间不超过 60 天，原保单仍然有效。

根据《伦敦协会货物险（A）条款》（1982 年 1 月 1 日修订），第 9 条的规定：“如由于被保险人无法控制的情况，致使运输契约在非保险单所载明的目的地的港口或处所终止，或者运输在按第 8 条规定交货前终止，本保险亦应终止，除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求，并在必要时加缴保险费的情况下，本保险继续有效。”“如果货物在上述 60 天期限内（或任何约定的延长期限内），继续运往保险单所载明的目的地或其它任何目的地时，保险责任仍按原规定终止。”因此，由于轮船被扣押，使运输被迫中止并转船运往原目的地时，只要扣留时间不超过 60 天，并且被保险人在获知后立即通知保险人并加缴保险费，原保险单将仍然继续有效，不受原保险单的期限约束。

164. 国内某厂自美国以到岸价（CIF）条件进口一批器材，保险范围是一切险加战争险、罢工暴动险（All Risk, War Risk and SRCC）并加保内陆运输险到仓库为止。出口商也照此投保。该批器材以集装箱（CFS）运到码头，该厂前往取货时并未破损，以卡车运到工厂仓库时，由于装卸工人的操作失误，使一箱落地损坏，该厂即向保险公司索赔。请问保险公司是否应该给予赔偿？

保险公司应该给予赔偿。在投保一切险的情况下，保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，到保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所为止。这就是货物运输保险中所采用的“仓至仓”条款（Warehouse to Warehouse Clause）。

在货物以卡车运到工厂仓库卸货时，货物尚未到达最后的收货地点，即没有进入仓库，所以此时发生的损失仍在保险有效范围之内，装卸工人装卸不慎，属于被保险人所无法控制的意外事故，该厂作为保险单据的受让人，在收到货物后取得了对货物的所有权，因而具有了保险利益，因此该厂在向保险公司索赔时，保险公司应该给予赔偿。

165. 按保险的起讫由保险单所列地点的发货人仓库起，直到货物运到保险单所列的

目的地收货人的仓库为止，同时卸货后 60 天内由保险公司负责。此时，若收货人在此期间发生失窃时，按理应当要求赔偿，但：①收货人应当具备何种证件？②如果收货人所在地有保险公司的理赔代理人则应向其代理人提出索赔，还是向国外的总公司提出索赔？哪种索赔方式更方便？③保险人故意拖延，迟迟不给赔偿，收货人请国外出口方督促保险人赔付，保险人也藉口拖延，应该如何办理？

（1）依据国际上海洋货物运输保险现行的《伦敦协会货物险（A）条款》，保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库开始运输时起生效，直至保险单所载目的地的收货人或其他最终仓库或在最终卸货港将货物由船舶卸下经过 60 天为止。以上三种情形以先发生者为准。在上述期限内，被保险人或收货人，应在合理期限内尽快提货，不得故意拖延，否则将影响到索赔权利。但被保险人或收货人如果在无法控制的情况下无法提货，保险有效期间将以 60 天为限，在此期间发生失窃时，被保险人应向承运机构、码头装卸公司或港务局交涉赔偿，同时向保险公司办理保留索赔权利。在失窃发生后，应立即要求保险公司或其代理人指派公证人进行勘查，并出具公证检验报告，作为向保险公司索赔时的依据。

（2）一般来说，向收货人所在地的保险人的理赔代理人提出索赔，比较便利。不但能迅速获得赔偿，便于交涉，还可以节省手续费。但如果索赔金额过大，代理人无法作主，则只能向国外总公司提出索赔要求。

（3）一旦保险人故意拖延，不予赔偿，可以去函警告，请求保险公司尽快予以赔偿。但如果保险公司仍然置之不理，可以请求法律上的仲裁。

166. 如果信用证上规定：目的地旧金山陆地上交货，请问保险公司责任到何处为止？

按照国际上海洋货物运输保险所经常采用的《保险协会货物险（A）条款》，保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直到运至下述地点时终止：（1）保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所；（2）在保险单所载明目的地之前或目的地的任何其他仓库或储存处所，由被保险人选择用作：①在正常运输过程之外储存货物，或：②分配或分派货物，或者：（3）被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满 60 天为止。

因此，在保险单上所标明的目的地与信用证上的规定相同时，即旧金山陆上交货，保险公司的责任应到旧金山收货人仓库或储存处所，或其它条款中所注明的地点为止。

167. 某厂因库房原因，进口货物需要于 60 天后提取，是否可以以此要求保险公司将保险期限延长 1 个月？

该厂可以请求延长保险期限。

根据国际海洋货物运输中广泛采用的《伦敦协会货物险（A）条款》，保险期限应终止于被保险货物抵达目的港或储存处所满 60 天为止。但这一规定并不是绝对的。如果货主需要变更目的地或延长保险期限，可以向保险人提出续保要求，并在必要时加缴保险费，原保险可以仍然有效。

所以该厂应该在原保险期限未届满时及时向保险公司提出延长保险期限的申请，并根据具体情况，与保险公司商议，确定延长期限，适当增加保险费。

168. 某厂进口一箱机器部件，卸货后即停放在露天码头上，没有进库。由于进关手续问题耽误了提领。在卸货后第 59 天才提运到该厂内仓库。当开箱验收时发现内层的塑料包装外层积水、部件生锈，已无法使用。保险公司是否应该给予该厂损失赔偿？

在国际上海洋运输货物保险通常依据的《伦敦协会货物险（A）条款》中规定：“保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直至……被保险货物在最后卸货港全部卸离海轮后满 60 天为止。”所以如果提领延误纯粹是由于进关手续问题，而不是由于货主的故意行为或过失所造成，在卸货后 59 天，原保险仍然有效。

在这种情况下，机器的包装积水、部件生锈以至于无法使用，如果确实是由于意外事故所造成的，保险公司应根据所承保的风险，对损失予以补偿。

169. 美国保险公司的保单内规定货物运到最后的卸货港口，从船上卸货完毕时算起，15 天内必须提货，否则保险失效。但我国海关手续较麻烦，无法在 15 天内办妥入关手续提货时，应该如何补救？

在这种情况下，最好请求美国保险公司将保险期限适当延长。因为依照国际惯例，保险期间一般可以到卸货后 60 天终止。15 天不能保证收货人有充裕的时间办妥手续，提领货物。如果货物在卸货 15 天后未被提领，一旦发生意外事故，无法获得必要的保障。

如果美国保险公司坚持不能将保险期限延长，为使货物能够得到必要的保障，应该在本国内再投保内陆货物运输保险，为货物在卸货后以及在本国境内的运输过程给予保障，以防意外事故所造成的损失。

170. 国内某钢铁公司出口一批钢材，经装船取得清洁提单，完成押汇并投保了平安险（FPA），船抵达目的港后随即将货物卸在码头上，未经买方验收即开船离去。买方提货时发现短少现象，并且部分货物的标记已经脱落。买方请求该公司赔偿。请问：①索赔手续应该如何处理？②如已投保了一切险，是否可以向保险公司索赔？

（1）在这种情况下，我钢铁公司可以向船运公司要求赔偿，也可以先向保险公司索赔，再由保险公司根据货物损失的具体原因，向有关责任方追究。

船运公司卸货后未经任何检验即开船离去，是一种极不负责任的做法。根据国际上海洋货物运输所依据的《海牙规则》，承运人要适当而谨慎地装载、收受、配载、承运、保管、照料和卸载所运的货物。船舶在卸货港卸货，一般都不把货物直接交给收货人，而是交付给港口方或理货公司。由港口方或理货公司在货物卸完后，签发一份卸货收据交给船代理，作为收到货物证明。如果港口方或理货公司发现货物有损坏的情况，要在卸货清单的有关提单下，加注这一事实。

船员在卸货时必须谨慎操作，卸货件数要逐件点清，如果船上卸货记录与岸上的数字

不符，船方应要求港口方或理货公司重行点数，或在卸货收据的正副本上注明。在卸货过程中，如发现货物确受损坏，船长应在卸货收据上加批，或在货损货差单证上签字，承认责任。

如果卸下的货物损失情况严重或数量较大，船长应通过船代理，委托当地货物检验机构，代表船方进行检验，查明损失原因，确定损失程度，以明确责任。

如果货物在港口短卸，并且无法追回，船方应授权港口的船代理以书面通知收货人，由船主对收货人的损失负责赔偿。

因此，我钢铁公司可以根据以上惯例，向船运公司要求赔偿其损失。

此外，根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订）中所规定的平安险（F. P. A）的责任范围，平安险负责赔偿被保险货物由于各种自然灾害和运输工具发生意外事故所造成的全部损失及部分损失，以及在装卸或转运时由于一件或数件整件货物落海造成的全部或部分损失。如果货物短少是属于上述情况，我方也可以向保险公司先行索赔，保险公司在赔付后，取得法定代位追偿权，再向有关责任方追究。但对于货物标记脱落所造成的货物数目紊乱，船运公司可以不承担责任。

（2）如已投保了一切险（All Risks），我方可直接向保险公司索赔。因为根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订），一切险负责被保险货物在运输途中由于外来原因导致的全部或部分损失。其中包括了货物短少的损失，所以我方可以向保险公司索赔。但最好事先提出公证报告或向船运公司索赔的记录，以免超过向船运公司的索赔时效，协助保险公司向船运公司要求赔偿。

171. 以成本价加运费价（CFR）出口货品，到达目的地后发现若有若干货物受损，因此国外进口商即向保险公司索赔，但保险公司以没有公证人的公证报告为由拒绝接受。但进口商称索赔的款项不足以付公证人的公证费，因为金额只有100多美元，希望保险公司赔付，如果要公证报告的话，公证费由保险公司负担，并来信给出口厂家，要求厂家与保险公司交涉。请问此案应该如何解决？

在货物到达目的地后，被保险人一旦获悉或发现保险货物已经遭损，应该马上通知保险公司，要求保险公司（或其指定代理人）指派公证人到现场，对货损进行检验。这项公证费用原则上由保险公司负担，检验完毕取得检验报告，作为向保险公司索赔的重要证件。但如果保险中有免赔额的规定，货物损失的度又在免赔额之内，保险公司可不负担公证费等额外费用。

本案中，如果投保的是“一切险”（All Risks）或“水渍险（W. A.）且不计损失程度（I. O. P.）”，买方可以请求保险公司指派公证人进行检验，并且做出公证报告，连同公证费，一齐向保险公司索赔。

172. 某厂以承兑交单（D/A），成本加运费价（CFR）180天期限条件出口产品。交货时，该厂为保险起见，可否自行保险以防买方不保？如发生问题时该出口厂家是否可以索赔？

在以成本加运费（CFR）价格条件成交时，根据《国际商会 1990 年贸易术语解释通则》对于买卖双方责任的划分，保险应该由买方投保。因为买方在货物于装货港越过船舷后，负担货物的一切风险，而且出口货物的价格中并不包括保险费在内，买方只有在货物装运后及时投保，才能在货物发生意外事故时对货物具有保险利益，获得保险公司的赔偿。卖方有义务和责任及时将货物的发运情况通知买方，以便买方能够及时投保。

但卖方为了保护自身利益，也可以对货物的或有利益（Contingency Interest）进行投保。因为一旦买方以各种理由拒绝接受货物或拒付货款，货物的所有权又将重新转移给卖方，从而使卖方对货物具有保险利益。这种可能具有的权益称为或有利益（Contingency Interest），卖方如果投保了或有利益险（Contingency Insurance），就可以保证货物遭到拒付时，一旦发生风险，卖方能够获得公司的保险补偿，从而保障了自身利益。如果货物发生了所承保的危险，出口方即可获得理赔。

中国人民保险公司“卖方利益险”（CONTINGENCY INSURANCE—COVERS SELLERS INTEREST ONLY）规定：本保险负责赔偿货物在遭受保险单载明险别的条款责任范围内的卖方损失。但本保险仅在买方不支付该项受损货物部分的损失时才予赔偿。

在国际贸易中，如果以承兑交单（D/A）条件出口货物，卖方应力争以 CIF 或 C&I 条件成交，以掌握保险单据，确保卖方利益不受损害。

173. 在以到岸价（CIF）成交时，保险单背书后，索赔权是否已转让？

在以到岸价（CIF）成交时，“卖方必须承担货物的一切风险，直到货物在装船港越过船舷之后”（《国际商会 1990 年贸易术语解释通则》），但保险要由货物的卖方办理，卖方应该及时对货物运输进行保险，取得可以转让的保险单，经背书转让给买方，作为买方取得货物的所有权的必备单据之一，并凭以向议付银行押汇，取得货款。

在通常的贸易习惯中，保险单权益的转让必须经过被保险人在保险单背面签字背书。一般只要做成空白背书即可，并且不需要通知保险人。保险单经过背书后转让给买方，买方对货物具有了索赔权。一旦货物在运输途中发生了所承保的各种危险，由买方向保险公司索赔并获得赔偿，但卖方应尽力协助买方向行使这项权利，向保险公司索赔。

174. 国内某厂以成本加运费价（CFR）条件从国外进口货物，并投保了一切险（All Risks）。如果国外出口商发生短装现象，此时该厂是否有权向保险公司申请赔偿？

在国际贸易中，卖方有责任按照合同规定，供应货物及有关凭证。货物的品质、数量、规格都必须严格依照合同规定，否则买方有权根据合同向卖方索赔。

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981 年 1 月 1 日修订），一切险只负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失，而对属于发货人责任所引起的损失和在保险责任开始前，被保险货物已存在的品质不良或数量短差所造成的损失不负赔偿责任。所以，虽然我方已对货物投保了一切险，在货物发生短装时，仍不能向保险公司索赔。我方应直接与国外出口商进行交涉，要求他们赔偿我方的损失。

175. 某厂以离岸价 (FOB) 条件成交出口商品, 外商 (买方) 已保险。船舶在运送途中遇到大风, 桅杆折断, 该船返回修理。船上货物未损。此项修理费是否属于共同海损? 外商所投保的保险公司是否应该给予赔偿?

所谓共同海损, 指在海上运输中, 船舶和货物遭遇到危险, 船长为了解除共同危险或使航程得以继续完成, 有意采取合理措施所作出的一些特殊牺牲和支付的额外费用。(There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.) 共同海损成立的条件是: 第一, 危险不是臆测, 必须是真实存在而危及到船、货共同安全的不可预测的危险。第二, 船方采取的措施, 必须是为了解除共同危险, 不是仅为了解除船舶或货物一方的利益而采取的。

船舶在运送途中因大风折断桅杆, 不但对船只本身的安全造成威胁, 而且也危及到了货物本身的运送安全, 因此, 该项修理费用应该作为共同海损处理。货物虽然没有受到任何损失, 也应分摊共同海损的费用。

在以离岸价 (FOB) 成交的条件下, 保险由买方自行办理。在货物装船后货物的所有权及保险利益都转移给了买方。因此, 对该笔货物的共同海损分摊费用, 外商所投保的保险公司应该给予赔偿。

176. 青岛某厂从日本进口一批钢件, 提货时发现有生锈现象。该厂已投保了一切险 (All Risks), 请问: 该厂是否能够获得保险公司的赔偿?

一切险的责任范围, 依据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》(1981 年 1 月 1 日修订) 应包括被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失, 而被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性以及市价跌落、运输延迟所引起的损失或费用除外。

所以, 钢件的生锈, 如果是由于在运输途中海水渗入所造成的, 保险公司就应该给予赔偿。如果能够证明货物在运送途中没有受到任何外来因素影响而生锈, 这种损失属于由货物本身特性所造成, 所以保险公司可以不予赔偿。

为了明确保险公司的责任范围, 以免在发生事故后保险双方由于对保险条款的解释不同而发生争执, 保险公司在对容易生锈的货物承保一切险时, 常常会在保险单中加入以下文句: Cover All Risks.....excluding rust or oxidation unless caused by direct contact with sea water or by fire or explosion or by the stranding, sinking burning or collision of the vessel and/or craft and/or carrier and/or conveyance. (承保一切险.....但不包括生锈或氧化, 除非生锈或氧化是由于货物与海水发生接触或失火、爆炸, 或船只搁浅、沉没、焚毁或碰撞所引起的。)

177. 某公司从美国进口价值达 20 万美元的面粉, 在运输途中遇风浪, 大量海水灌入舱内。到达上海港时, 经商品检验部门检验结果证实, 该批面粉全部变质, 应予销毁。请问: ①如果该公司只投保平安险 (F. P. A), 是否可向保险公司获得索赔? ②如果投保

的是水渍险（W. A），结果又会怎样？

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981年1月1日修订），平安险（F. P. A.）负责赔偿被保险货物在运输途中由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害造成整批货物的全部损失或推定全损。

面粉在运输途中由于风浪使海水灌入舱内造成的全部变质损失，属于意外事故中的海水浸害（Sea water damage），是海难的一种，这种全损（Total Loss）在平安险的承保范围之内，因此可以获得保险公司的赔偿。

水渍险（W. A）包括了平安险的全部责任范围，因此，在投保水渍险的情况下，也可以得到保险公司的赔偿。

178. 新疆某牧场原定出口10匹骏马到日本，由于气候恶劣，飞机暂时不能起飞，这批马在乌鲁木齐机场停留数日，结果因无草料而饿死。而外国进口商已投保了一切险（All Risks），试问保险公司是否应该给予赔偿？

保险公司不应给予赔偿。

因为马匹的死亡是由于缺乏粮草所造成的。不能算意外事故。一切险的承保范围中只包括由任何外来原因所引起的货物损失，对正常性、经常性及本质性的损害不予承保。所以马匹即使已经投保了一切险，在这种情况下也不能获得保险公司的赔偿。

活牲畜是一种运输难度很大的货物。它与普通货物的不同之处在于，普通货物在装运后只要封紧舱盖，就可以保证不受损失。即使是冷藏货物，只要冷冻机不发生故障，也不会出现什么问题，而活牲畜在运输中不但需要有专人照料，以防在途中生病或死亡。到达时还要经过检疫手续，所以运费较高，保险公司一般也不愿承保，一般应承保活牲畜损失险（Risk of Livestock）。并对普通的协会货物险条款作出如下修改：（1）在最后目的港卸货后保险的保障时间由60天缩短为7天；（2）承保范围为：①任何原因造成的动物死亡损失，但由于依照检疫或预防传染病规定而注射疫苗或由于分娩所造成的除外；②由于抛弃或海浪冲击所造成的动物死亡或受伤；③任何原因的伤害所造成的动物不能育种；④共同海损与单独费用，包括船舶因海难停留在避难港所需的维持动物生活的费用；⑤动物因肢体受伤出于人道催毙的损失；⑥按照检疫法禁止进口或未能通过检验，或被当局屠宰所造成的损失不在承保范围之内。

179. 上海某厂以装运港船边交货（FAS）条件从美国进口一批货品，美商一再要求该厂应加保30天火险（30 days fire risk clause）。请对该项条款作简要说明。

按照国际上惯用的《国际商会1990年贸易术语解释通则》（Incoterms 1990）当以船边交货价（FAS）成交时，买方自卖方按照合同规定日期或期间，在指定装运港船边有效地交货时起，负担货物的一切费用及风险。而美国1941年所修订的对外贸易定义（Revised American Foreign Trade Definition）对船边交货价（FAS）却规定，卖方对货物灭失或损失所承担的责任，到货物已交运到船舶旁边或码头上为止。即当卖方将货物交到码头时，货物的风险就已经转移给了买方。而美国码头在卖方将货物交给码头仓库时就能取得

码头收据，货物的风险转由买方承担。如果货物在码头仓库等待装船期间发生火灾，损失也将由买方自负。

因此进口商在向保险公司投保时应加保货物在装运前存放在码头仓库时的火险。目前这种险分为 14 天和 30 天两种，保险公司的保险条款如下：

14 (or 30) days fire risk clause

It is understood that in the event the interest insured hereunder is stored in terminal godown awaiting shipment this policy is extended to cover the risk of fire only from the moment the title is vested in the assured under their FAS contract with the shipper but for a period of **14 days (or 30 days)** or held covered at an additional premium.

14 天 (或 30 天) 火险条款

如果下面的被保险利益贮存于最终仓库等待装运，这一保险单将延长，以保被保险人根据其于托运人之间的船边交货 (FAS) 合同取得货物所有权时起的火险，但期限为 **14 (或 30) 天**，或在加缴保险费的情况下延长。

180. 福建某厂从日本进口一批货物，以到岸价格 (CIF) 成交。货物在出口港装载一部分后，船只遭火灾而受损。日本出口商以已装载的部分货物价款签发汇票向该厂要求付款，该厂在付款后打算凭日本出口商转来的保险单向保险公司索赔，请问该厂是否可获得赔偿？

在 CIF 价格术语下货物的风险及可保利益的转移时间是从货物在起运港越过船舷时转移的。这一点是与 FOB 和 CFR 是相同的。但是 CIF 下，卖方以自己的名义投保海运货物保险，当货物越过船舷后，卖方以背书的方式将保险单的权利转移给买方。所以买方可以按仓至仓条款的规定对仓至仓全程运输中的损失享有向保险公司索赔的权利。因此，本案中无论货物的风险是否已经转移，买方都可以凭卖方背书转让的保险单向保险公司索赔。保险公司不得拒赔。

181. 上海某厂以到岸价 (CIF) 从英国进口一批货物，约定投保金额为到岸价总值的 **110% , (110% of CIF Value)**，但是英国出口商实际投保的金额为到岸价总值的 **120% (120% of CIF Value)**。货物在运输途中遇海难沉入海底，该厂已凭装船文件将货款支付给英国出口商。请问：英国出口商对于多保的 **10%** 部分是否可以从该厂收回？保单的权利是否全归进口商所有？

我进口厂家应该获得保险公司的全部赔偿金额。

关于保险金额的计算与确定，按国际保险界的习惯，一般都是按照发票价值 (Invoice Value) 即到岸价格 (CIF) 再加百分之几的加成计算，即保险加成，所增加的百分比称为保险加成率。它是作为被保险人 (买方) 的预期利润和利息等费用支出而附加的。国际上通常是加成 **10%**，特殊情况下也可以提高加成率。

在本案中，出口商已经将保险单等文件交给买方，据以取得了货款，完成了货物所有权的转移过程。所以出口商已解除了对货物的全部义务，保险单的权利已全部转移给买

方，英国出口商不能索回高于约定比例的保险加成部分，除非在合同中明确规定为：该部分金额属于出口方的权益。

182. 一货轮在海运途中 A 舱失火，经及时扑救仅损失了 A 舱中甲顾客的货品，而另一舱中乙顾客的货品未受损失，请问此情况是否构成共同海损？

所谓共同海损，是指凡是在海上运输途中，船舶及其所载的货物遭遇自然灾害或意外事故，发生共同危险，船长为维护船方、货方和运输方的共同安全，有意识地采取一些合理的救难措施所产生的特殊损失和额外费用，这种共同海损不论其实际损失属于哪一方，都应该由船方、货方和运输方按获救价值共同分摊。

共同海损的成立必须具备以下条件：（1）危险必须是共同的，并且是不可避免的；（2）措施必须是合理的。即共同海损所采取的措施符合有关各方的共同利益，是最有成效和最节约的；（3）损失必须是人为造成的，费用必须是额外支付的，即共同海损是为解除危险而人为造成的，不包括海上危险直接导致的损失。

根据国际上理算共同海损所使用的《1974 年约克·安特卫普规则》中的规则三，“为扑灭船上火灾，因水或其他原因使船舶、货物遭受损坏，包括将着火船舶搁浅或凿沉所造成的损坏，均应作为共同海损得到补偿……”

在本案中，虽然乙顾客的货物未受损失，但实际上 A 舱的起火已威胁到整个船舶及所载货物的安全，即使货物的实际损失只涉及到甲顾客的货物，这种损失也应作为共同海损，由船方和各货主等有关各受益方共同承担，而不应只属于甲顾客一方。

183. 大连某厂由国外进口一批货物，并向保险公司办妥保险，保险种类是一切险加内陆运输险（All Risks & Inland Transit）。货物到达大连后，发现部分货品发生破损，并且这些破损的物品都是不符合合同规定的规格的商品。当该厂向外国出口商要求换货时，外商要求我方退回完整的物品，因此，该厂向保险公司要求索赔。保险公司以该批物品属于非承保范围内的物品而拒绝赔偿，请问保险公司的做法是否合理？外商的要求是否合理？

货物运输保险所补偿的，是货物在运输过程中遇到风险而造成的意外损失，其损失不是买卖双方的力量所能控制的。这种损失的发生必须是偶然的，而不是必然的，也不能是已经发生的。但货物装运时规格不符，属于已经发生的情况，这种风险是必然产生的，因此不在保险公司的承保范围之内。

另外，根据保险人与被保险人订立保险契约所应共同遵循的诚信与保证原则（Good faith & Warranties），在订立保险合同的时候，双方必须将作为订约依据的主要情况和条件，诚实无保留地告诉对方，让合同能在真实的基础上签订。被保险人应向保险人提供保险对象、保险标的、运输条件、航程以及包装条件等真实情况。双方都应了解订约的基本情况，如果不真实的基础上订约，受到欺骗的一方，可以宣布合同无效。

保险公司在不了解货物规格不符的情况下签订了保险合同，属于被保险人在签订合同时有重大隐瞒，保险公司可以据此解除原保险合同，对货物的这种损失也不负赔偿责任。

出口商没有按照合同规定装运符合规格的产品，本身已构成违约行为，又提出要我方将完整货物退回，属无理要求，我方在保险公司不予赔偿的情况下，应该通过国际商务仲裁机构向该出口商索赔。

184. 福建某厂以成本加运费价（CFR）从日本东京进口货物，并向保险公司投保了一切险（All Risks）。由日本某船运公司承运从东京到厦门，在运送途中该船出现故障，被迫返回东京港，而转由韩国一家船运公司承运。这时日本那家船运公司宣布倒闭，但没有宣布海损。福建该厂仍然向原保险公司续保。问：福建该厂家能否向保险公司索赔转船费用？保险公司有什么理由可以拒绝赔偿？

该厂家一般可以向保险公司索赔转船费用，但保险公司也可以拒绝赔偿。

依照国际上通用的保险条款，一切险的责任范围包括货物在运输途中由于各种意外事故所造成的一切费用和损失。本案例中船是被保险人事前不知道，当时也无法控制的意外事故，因此也属于保险责任范围之内。而且由于船舶发生故障所引起的转船是一种为了船货的共同安全而采取的合理措施，属于共同海损，保险公司照章也应该给予赔偿。

但由于船运公司在没有宣布共同海损之前便已经倒闭，保险公司也可以以此为理由拒绝赔偿。

在实务上，保险公司往往不会因为这个原因拒赔。在索赔方确实具有保险利益，在保险有效期内提请保险公司赔偿时，如果确已发生共同海损，只是由于船运方倒闭，未能由船运公司及时向保险公司申报的情况下，一旦被保险人在事后补报，保险公司出于与客户保持业务联系，维护其信誉的考虑，一般会按照原来所承保的风险范围和货物实际的损失状况予以赔偿。

185. 上海某厂进口一批化学品。①怎样才能保证货物完好地运到上海港？②在货物到达后存放在集装箱堆场，在未提货之前先取样，发现品质已有变化（但仍可用，而只能降价处理），应该如何向有关方面索赔？③进口条件是到岸价格（CIF），保险由国外出口方办理（我们开出的信用证是保一切险），是否可以向保险公司索赔？在此情况下应向谁索赔，其程序及必备资料有哪些？④我方在开信用证时应写入怎样的文句，才能避免和应付这种情形？

（1）化学物品在海上运输的过程中，十分容易由于接触空气、海水或颠簸而发生变质现象，影响了货物的价值，给货主带来损失。因此，在运送化学物品时，要特别注意包装的稳妥。包装应能够防止潮湿和渗漏，不易因碰撞而破裂，并尽量避免与空气接触。在装载时，除因特殊原因只能装在舱面的物品外，一般应置于舱内，以防受到海浪的侵袭和被抛弃的危险，这样才能保证货物完好地运到目的港。

（2）如果在提货时发现货物的品质已发生变化，影响了货物的价值，买方首先应同保险公司、船运公司或卖方一起，指定公证部门对货物的损失情况作出公证检验，出具公证报告，然后根据具体情况确定造成损失的原因，再向有关的责任方索赔。如果货物变质的原因是由于包装不良所造成的，卖方应该对这项损失负责；如果因为船运方对货物保管

不善而造成损失，可以向船运公司索赔；在运输途中如果发生了保险事故，使货物品质发生变化，保险公司应对此负责。

在进行索赔时，首先要注意索赔的时效。只有在索赔有效期内提出来，有关责任方才会受理。否则即使应负赔偿责任，也可以“不在有效期内”为理由予以拒绝。

索赔所需的最主要文件是公证部门对货物进行检验后所开具的公证报告。其他文件根据索赔对象的不同而有所区别：

向船运公司索赔时，包括：①索赔函；②提单；③公证报告；④原始发票；⑤装箱单等。

在向保险公司索赔时，应包括：①公证报告；②索赔函；③保险单；④事故证明文件；⑤提单；⑥商业发票；⑦装箱单等。

向卖方索赔时要包括公证报告、索赔函及买卖合同等其它有关文件。

（3）在以 CIF 价格条件进口时，根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》的规定，货物在运输途中的风险由买方承担。虽然保险由卖方办理，但卖方应尽快将保险单据交给买方，一旦发生保险事故，由买方凭保险单直接向保险公司索赔。如果保险公司远在国外，也可以委托卖方代为办理，所依据的文件如上所述。

（4）我方在开信用证时可以要求卖方提供由信誉卓著的公证行出具的公证报告，以保证货物在发运时符合双方约定的条件，避免发生不必要的纠纷。

186. 某厂用集装箱出口（集装箱整装 C. Y. Cargo）一批货物，共分装在 3 个集装箱内。当时正是 9 月，船运公司早已通知 9 月 22 日结关，货物要在 9 月 20 日前送入其指定的集装箱堆场。在 9 月 22 日当天上午，已通过海关人员检关，随时可送到码头装船。但下午由于台风带来水灾，三个集装箱全部落入水中，后经打捞及时，把集装箱烤干后，未浸水的一部分及从工厂重新补来的一部分重又装入集装箱内出口。此项出口由买方负责投保水险。海运公司及集装箱场均以天灾无法抗拒为由，不负损失赔偿责任。但集装箱整装（C. Y. Cargo）可以视为已出口。在这种情况下，是否可以请对方保险公司赔偿？（信用证标明为买方海上保险）

在集装箱整装（C. Y. Cargo）运输中，船公司的责任范围是由起运地集装箱集散场仓库到目的港集装箱集散场仓库（from container yard to container yard）。但在集装箱由于台风所带来的水灾遭到损害时，船运公司和集装箱公司可以以天灾不可抗拒为理由而拒绝赔偿。保险公司是否应给予赔偿，也要视具体情况而决定。

只有在被保险人在保险标的发生事故时对保险标的已具有保险利益的情况下，保险公司才负责对保险标的的损失予以补偿。在以 FOB 或 CFR 条件出口时，保险由进口方自行办理。出口商在取得“货已装船”（on Board）的清洁提单后，即可凭有关单据向银行押汇，并解除货物由于事故而发生损失的责任。由于保险由买方办理，所以在货物尚未装船时，买方没有保险利益，无法向保险公司索赔。而出口商不是被保险人，也不能通过买方向保险公司要求赔偿。如果卖方已取得货已装船的清洁提单，买方由此获得了保险利益，就可以向保险公司索赔。如果买方为卖方投保了装船前的风险，并在保险单中已有特别约

定，即使卖方没有取得货已装船提单，也可以凭买方的保险单向买方保险公司索赔。

187. 国内某单位按 CIF 条件从中东进口某批货物，由于海湾战争货轮于运输途中被扣。合同规定投保水渍险附加偷窃提货不着险（W. A. including TPND）。我方在提货不着后便向保险公司提出索赔。请问保险公司是否应给予赔偿？在这一交易中如果当初投保的是水渍险加交货不到险（W. A. inciudeng Failure to Deliver Risk）则保险公司是否应给予赔偿？为什么？

偷窃提货不着险指被保货物整件被偷或从整件中窃取一部分，以致货到目的地后收货人提不着整件货物。本例中提货不着，不是由于偷窃，而是由于战争，不属于偷窃提货不着险所保范围，保险公司将不予赔偿。

如果这笔交易投保的是水渍险加交货不到险则保险公司将给予赔偿。因为交货不到险是指从货物装上船开始，6 个月内不能运到目的地，不论什么原因，保险公司都要按全部损失赔偿，但是被保险人要向保险人办理对被保险货物的权益转让手续，否则不予赔偿。

188. 国内某单位向非洲出口一批货物，共 300 箱。投保的险别为平安险。在装船时有 8 箱因吊钩脱扣而落海，请问在以下价格条件下，损失的责任负担：（1）按 CIF 条件出口；（2）按 CFR 或 FOB 价格条件出口。

（1）根据 CIC 条款，平安险的责任之一为在装卸或转运时由于一件或数件货物落海造成的全部或部分损失负责赔偿，因此我方可要求保险公司赔偿损失。

（2）在 FOB 或 CFR 条件下，货物未装上船之前的一切风险和损失由卖方承担。而且买方按 FOB 价格条件在国外进行投保时，一般情况下保险公司都不承担装船前的风险，除非买方应出口方要求加保“装运前险”或者出口方在国内保险公司投保“仓至船”这一段的危险。

189. 国内某公司按 CIF 马赛条件向法国出口一批仪表，并投保了一切险，后来外商来电要求投保时将保险保到法国的巴黎，多付的保险费由外商负担。请问对此项要求我方是否可以接受？

买方的要求实际上是加保马赛到巴黎的转运内陆运输险。保险公司对加保内陆运输险有特殊规定，只对投保一切险的非散装货、非易燃品才能接受这种加保。此次交易中投保的是一切险，且仪表属于非散装货物和非易燃品，因此保险公司会接受这种加保，我方可接受对方要求。

190. 国内某厂按 CIF San Francisco 出口一批货物，后国外开来的信用证上要求在提单上的“shipping Mark”栏加注“San Francisco OCP New York”字样。我方在投保时为了单证一致，保单上的有关项目也照此填写。请问：在此情况下，保险公司的责任到何时为止？

按原 CIF San Francisco 交易条件我方所买保险只到旧金山，但若加注外方要求的字

样，根据保险单上“仓至仓条款”，如保险公司不加批注，其责任似应扩展到纽约收货人的仓库，也就是说增加了保险公司的责任，因此只有在加收保险费的情况下保险公司才可能同意卖方在提单上加注上述字样。此时我方也应向买方提出由买方承担由此而产生的保险费差额。

191. 国内某厂按 CFR 条件从日本进口一批彩电，我方于 11 月 28 日 9 时接到日方来电称货已装船。我方便于 29 日上午 10 时办理投保了一切险。不料在 29 日下午 5 时收到船方来电称“货轮于 11 月 28 日下午 6 时着火，货物被焚。”请问，在此情况下，我方是否可向保险公司索赔？

伦敦协会货物险（A）条款的第 11 条规定，被保险人对在保险期限内发生的承保损失有权获得赔偿，包括损失发生在保险契约之前但投保人投保时对货物已发生损失不知情的情况。依据这一规定，投保人可对“不知情”这一事实提供证据，并向保险公司提出索赔。

192. 青岛某厂向澳大利亚出口一批货物，按 FOB 成交后，外商来证要求我方替其在我国代办保险，并指定保险单抬头为买方（外商）。我方按要求给予办理了保险，请问在此情况下保险责任还是“仓至仓”吗？

在此情况下，保险公司的责任不是“仓至仓”而是“船至仓”。因为货物在上船之前遭受损失仍属卖方责任，与买方无关。卖方如不想承担“仓至船”这段风险应向保险公司投保“内陆运输险”。

193. 对于粮食（如米、面），在投保一切险（All Risks）的情况下，如在海运过程中，在船上受水渍或油渍或散落在船舱、码头仓库中，已完全不能食用。对这部分损失保险公司是否应该负完全赔偿责任？

保险公司应该完全负责所有赔偿。

根据《中国人民保险公司海洋运输货物保险条款》（1981 年 1 月 1 日修订），一切险负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失，因此，粮食在运输途中遭水渍、油渍或散落的损失，在已投保“一切险”（All Risks）的情况下，应由保险公司负完全的赔偿责任。

实际上，如果货物仍有部分用途，如粮食可改作饲料的情况下，赔偿以部分质量损失计算，先确定货物的完好价值和受损的价值，得出贬值率，以此乘以保额，即为应付赔款。完好价值和受损的价值，一般均以货物运抵目的地检验时的市价为准，计算公式是：
$$\text{赔款} = \text{保险金额} \times (\text{货物完好价值} - \text{受损后的价值}) / \text{货物完好价值}。$$

194. 货物（如粮食类）已经投保一切险（All Risks），但该货物在海运途中在船上遭水浸或油渍已完全不能使用，而该货物又不能永远放置在船上，必须卸下后再做处理。其作业应由哪方负责？其费用由哪方负担？

根据国际海运惯用的《汉堡规则》(1978),卸货由港方或装卸公司进行。卸下的货物如有损坏,港方或装卸公司在卸货清单的有关提单项下,要加注损坏情况。如果卸下的货物损失情况严重或数量较大,船长应通过船代理,委托当地货物检验机构,代表船方进行检验,查明损失原因,确定损失程度,以明确责任。

所以该项货物的卸货仍应由船公司负责,但费用需要货主自行承担。如果货物仍有残余价值,在保险公司同意的情况下,该笔费用由保险公司负担。但如果货物已全部损失,保险公司则不能负担卸货的费用。

195. 承保货物原航线并不在备战地区内(所以未加保战争险)。但由于船只零件损坏等船本身的因素而被迫驶入备战地区。问①此时应加保的战争险的保险费应由谁负担?②如该船进备战地区后,在货物未加战争险前发生事故,此时再加保战争险,保险公司是否会接受?如保险公司不承保,该项货物之损失又该如何索赔?

(1) 该笔费用应由船运公司负担。作为国际海运中确定承运人责任依据的《海牙规则》(1963年制订)中规定,承运人在航次开始前和开始时要做到使船舶处于适航状态,适当地配备船员、装备船舶和配备供应品。所以由于船舶本身因素造成船只被迫改变航线而需要另行加保战争险时,船运公司要对此承担责任,货主应要求船运公司赔偿该项费用支出。

(2) 保险公司通常不愿意在此时再承保战争险。因为货物在加保战争险前已驶入备战地区,并发生了事故。保险公司如果承保,一则货物发生事故的风险过大,而且也不易区分保险期间,在以后的索赔中,容易由于责任无法明确而发生纠纷。

但有的保险公司出于对保险费收入的考虑及与客户的交往关系,也会给予承保,但收取的费率会大大高于通常的费率。被保险人必须加缴一定的保险费,才能获得保障。

如果保险公司不予承保,如(1)中所述,该项货物的损失应由货主向船运公司要求赔偿。

196. 船只在卸货港卸货一半或一部分后,船主未征得货主及保险公司的同意,擅自将船驶离指定的港口进船坞或另一港口修理或卸货。如该货物在此段航程中(码头—船坞—返码头),发生海损,保险公司是否应该给予赔偿?

国际海洋货物运输保险通常依据的《伦敦协会货物险(A)条款》(1982年1月1日修订)第8.3条和第9条分别规定:在被保险人无法控制的运输延迟、任何绕道、被迫卸货、重行装载、转运以及船东或租船人运用运输契约赋予的权限所作的任何航海上的变更的情况下,本保险仍继续有效。但“如由于被保险人无法控制的情况,致使运输契约在非保险单载明的目的地的港口或处所终止,……本保险亦应终止,除非被保险人立即通知保险人并提出续保要求,并在必要时加缴保险费的情况下,本保险继续有效。”

所以,当船舶部分卸货后由船方自行决定转移船只而发生海损,保险公司应对被保险人予以补偿,但被保险人也有责任在了解这一事实后立即通知保险公司。

197. 如果货物已投保一切险（All Risks）和内陆运输险（Inland Risk），而在海关放行后在提运途中发生意外事故，而车主无力赔偿，可否要求保险公司给予赔偿？如果在买方厂房内卸车或在开箱搬运中损坏，保险公司是否给予赔偿？

内陆运输险（Inland Risks）根据不同的价格术语可由买方或卖方投保。若卖方投保该险，保险公司则负责保险货物从运离发货人的仓库至装上保险单所载明的装运港的载货船只这一段陆上运输途中由承保风险造成的损失。相应地，若买方投保该险，保险公司则负责保险货物从保险单所载明的目的港从载货船只上卸下直至运到收货人的仓库这一段陆上运输途中由承保风险造成的损失。所以在已投保内陆运输险的情况下，当货物在海关放行后的运输过程中发生意外事故时，保险公司应对属于承保范围内的损失予以赔偿。

在装货、卸货或转载时发生意外事故所造成的损失，也在内陆运输险的保险责任范围之内，但必须要确定，在买方厂房卸车或开箱搬运是否属于正常运输过程的一部分，如果属于正常的货物装卸，对此时发生的损失，保险公司有照章赔偿的责任。

198. 上海某厂从德国进口一批化学原料，投保了一切险。货轮抵达上海港提货时发现该批化学原料已经变质。该厂立即通知海运部门及保险公司指定的公证处一同作出公证，并检附有关文件向保险公司索赔。但保险公司却以该批货物的变质是属于固有瑕疵（Inherent Vice）而拒赔。请问：保险公司的拒赔是否合理？

根据伦敦保险协会制定的《协会货物险（A）条款》，一切险（All Risks）承保除正常性、经常性、固有性、本质性的损害外的一切危险所造成的损害。除外责任包括：（1）被保险人故意行为所造成的损失和费用；（2）保险标的的自然渗漏，重量或容量的自然损耗或自然磨损；（3）由于保险标的包装或准备不足或不当造成的损失或费用；（4）由于保险标的本质缺陷或特性造成的损失和费用；（5）直接由延迟引起的损失或费用，即使延迟是由于承保风险所引起；（6）由于船舶所有人、经理人、租船人或经营人破产或不履行债务造成的损失或费用；（7）由于使用任何原子或核子裂变和（或）聚变或其他类似反应或放射性作用或放射性物质的战争武器造成的损失或费用。

因此，如果化学原料的变质是由于原料本身特性所引起的，即使已投保了一切险，保险公司也不会予以赔偿。如果原料变质是由于在运输途中遭遇了意外事故，该厂可以要求保险公司赔偿；如果损失的原因是出口商未能妥善包装或货物本身的品质不良，应该向出口商索赔，或请求保险公司在赔付后代为追偿。

199. 若交易经过国外代理商，报价的条款为到岸价格（CIF），佣金 5%（CIF C5%），信用证上列明：

交易金额（Total Amount）	US \$ 10000.00
- 5% 佣金（Com）	US \$ 500.00
	US \$ 9500.00

在未规定投保金额的情况下，投保额应当是 US \$ 10000 还是 US \$ 9500？

在没有规定投保额的情况下，投保额至少为 US \$ 10000。

根据《90 通则》的有关规定：“最低保险金额应包括合同规定的价款另加 10% 即 (110%)，并采用合同中的币制”。本交易中，合同的贸易术语为 CIFC5%。出口商所得到的利润是 US \$ 9500 国外代理商收取 US \$ 500 的佣金，而进口商实际支付的货款是 US \$ 10000。实际的交易金额也应该计为 US \$ 10000。

货物运输保险是由保险人与被保险人订立的保险契约，在被保险人交付议定的保险费后，保险人根据保险契约的规定，对货物在运输过程中发生承保责任范围内的损失给予经济上的补偿。

因此，在投保时，应该对交易的实际金额予以投保，5% 的代理佣金对于进口商来说，也是货物成本的一部分，构成一部分货物的价值，因此也要计算在投保金额之内。

一般在以到岸价格 (CIF) 成交时，投保金额还要按照到岸价格再适当加成 (一般为 10%)，对买方的预期利润、利息收入予以保障。

200. 保险条款中写有：一切险与协会货物条款相同 (All Risks as I. C. C.) 作为国际保险条例是否需要照抄？在以离岸价 (FOB) 条件成交，投保通知书必须注明运费时，其投保日期可能会拖延，在此情况下应该如何办理？

协会货物条款 (Institute Cargo Clauses, 简称为 I. C. C.)，是由 1884 年成立的伦敦保险协会制订并经过多次修改的条款，目前在国际上通用。现行协会货物条款的主要内容为：(1) 运输条款 (包括仓至仓条款)；(2) 运输终止条款；(3) 驳运险条款；(4) 航程变更条款；(5) 平安险、水渍险和一切险条款；(6) 推定全损条款；(7) 共同海损条款；(8) 承认船舶具有适航条件条款；(9) 受托人条款；(10) 不得减免承运人等责任条款；(11) “船舶互有过失碰撞责任”条款；(12) 战争险不保条款；(13) 罢工、暴动和民变险不保条款；(14) 合理措施条款。该条款规定的险别有平安险 (F. P. A.)，水渍险 (W. A.) 和一切险 (All Risks) 三种，作为国际惯例，不用在每张保险单中照抄，只要在协会货物条款后面载有 “as per ICC” 字样即可。

在以离岸价 (FOB) 成交时，保险由买方办理，但卖方应该在货物装船后，及时发出投保通知书，通知买方办理保险。但在要求注明实际运费的情况下，出口商只有在了解实际运费后，才能发出投保通知书，因此可能会造成几天的延误。所以买方一般会提前投保预约保险，作为一种长期的货物保险协议。在货主以投保通知书向保险公司申报发货情况时，保险公司根据这一协议签发正式的，具有法律效力的保险单。由于迟延或疏忽事后补报的，只要不属于恶意行为，保险公司仍然可以接受，所以投保通知书的这种延误不会影响到买方的权益。

201. 保险费率是否有世界通用的性质？是否依国别、地区、政府而有所区别？

保险费 (Premium) 是根据保险金额按一定百分比计算出来的。这一定的百分数就是保险费率 (Premium Rate)。保险费率是根据概率论的科学原理计算而得的。它依据商品的损失率、险别的责任范围、目的港的远近和可能遭受危险的大小等不同的赔付率所决定。不同的商品、不同的险别，货物运交的不同目的地，保险人收取的保险费率也不同。

在形式上没有世界通用的保险费率，各保险公司根据实际情况，自行决定本公司所收取的保险费率。各国政府也没有强制性的明文规定。但在激烈竞争的国际环境中，仍然有一个大致费率的一般水平，以均衡各保险公司的费率，防止不正当竞争带来的损失。

我国保险公司的费率一般低于国际市场的费率。根据不同的运输工具、不同目的地、不同商品和不同险别，分别制订出各种费率，收取保险费。

202. 海运运费及保险费是如何计算的？

海运运费包括货物从装运港到目的港的运输费用，也包括装卸船费用，一般不计滞期和速遣费用。运费是根据《班轮运价表》收取的。目前，我国国轮、租轮使用《中远本》，外国班轮多使用《中租表》，《中远本》和《中租表》都采用等级运价表，主要内容包：商品名称和附录；基本费率，即各航线的等级费率和各项附加费用及计算办法。

班轮运费的计算标准主要有：按重量吨〔1公吨（1000公斤）、1长吨（1016公斤）、1短吨（907.2公斤）〕计收，按尺码吨（1立方米或40立方英尺）计收，按重量吨或尺码吨由承运人选择或按货物价格计收等。

计算公式如下：

应付运费 = 总运费 + 附加费

总运费 = 重量吨（或尺码吨）× 等级运费 × （1 + 附加费率）

附加费包括燃料附加、币值附加及港口拥挤附加费；附加费率包括超重、超长、超大费、转船费等因素。

保险费是根据保险金额乘以保险费率计算出来的数额。保险费率是依据商品的损失率和赔付率等情况确定的，由保险公司按不同商品、不同目的地、不同运输工具和不同险别制订。目前，我国出口货物保险费率分为“一般货物费率”和“指明货物费率”两类，指明货物的费率高于一般货物的费率，在特殊情况下还要加收或减少一定的保险费。

保险费计算公式如下：

保险费 = 保险金额 × 保险费率

保险金额 = CIF 价格 × 投保加成

投保加成通常为 110%，特殊情况下还可以增加。

203. 如果要出口纸张到国外，对出口厂家来说，①应以哪种价格条件为好〔离岸价（FOB）、成本加运费价（CFR）、到岸价（CIF）〕？②如仅投保水渍险（W. A.）是否包括“淡水雨淋”（R. F. W. D.）在内？③数量是以面积计算好，还是以重量计算好？

（1）在国际贸易中，对出口方来说，以到岸价（CIF）价格条件成交较为有利。因为在以到岸价（CIF）成交的条件下，保险由出口方办理，出口方可以掌握保险单据，作为保险的第一受益人，在保险单未转让之前，可获得保险公司对货物因意外事故发生损害所给予的赔偿。一旦买方以某种理由拒绝接受货物或付款，货物又发生损失，卖方还可以因为具有保险利益，凭保险单据向保险公司索赔。否则，如果由买方投保，买方又由于拒付而不具有保险利益，卖方也不是保险单受益人，会造成无处索赔的局面，给卖方的利益带

来损失。

(2) 如果只投保了“水渍险”，则没有包括“淡水雨淋”在内。

水渍险只负责由于自然灾害和运输工具发生意外事故所致的保险货物的全部损失和部分损失，其中只包括海水造成的损失。由于淡水和雨水所致的货物损失包括船上的淡水舱、水管漏水等所致的损失，只有在另外加保附加险“淡水雨淋险”(Fresh Water Rain Damage, F. R. W. D.) 的情况下，保险公司才能予以负责。

(3) 纸张的数量有其特殊的计量单位——“令”(Ream)，一令相当于 480 ~ 500 张左右。由于纸张数量较多，计算较困难，而且允许有一定的误差，所以国际上为了交易的简便，一般都采用“令”作为纸张的计量单位。废纸则以重量计算。

204. 国内某厂打算向国外出口一批日光灯。由于日光灯体积细长又容易破损。请问：应投保哪一种险较好？其费率多少？包装方面有什么规定？

日光灯的体积细长而且容易破碎，损失的可能性较大，所以保险公司一般只对此承保一切险(All Risks)，而且费率较高。

包装规定为标准外销木箱包装(Export Standard Case Packing)，费率是不论港口地区，一律为 5.7% 每次转船时再加收 5%。

205. 某海运公司用远期支票支付保险费，支票未兑现前(因未到期)货轮沉没，保险公司是否可以以保险费未收而拒赔？

保险公司不能以此为理由拒赔。

海运公司签发的远期支票是海运公司保证在将来支付一定金额给保险公司的无条件承诺，根据一般的保险原理，远期支票的交付代表了给付保险费的承诺。保险公司接受远期支票，证明它同意被保险人延迟付款，因此支票未兑现不会影响保险的效力，保险仍然应该按通常的“仓至仓”条款(Warehouse to Warehouse)生效。保险公司不得以支票未兑现为由拒赔。

206. 当散装货物到货时的数量超过发票(In Voice)数量时，是否应该追加保险费？超过部分检验费是否照付？

如果被保险人与保险人之间事先没有订立任何有关协议，则不用追加保险费。在海洋货物运输保险中，所投保的保险金额是根据发票金额决定的，也是发生保险事故后，保险公司所赔偿的最高金额。所以在散装货到货数量超过发票数量时，保险公司只对发票数量内的货物承担保险责任，对超出部分不予承保。一旦发生保险事故，也只按发票数量与实际数量的比例给予赔偿。检验费的交纳也同样应该依照这一比例。

207. 大连某公司以 CIF 价格条件向日本贸易商开出一张信用证订购货品，贸易商将此信用证转让给该国某制造商出口，货物到达大连港后发现短少现象，而此时制造商已倒闭，人也不知去向。大连该公司即向保险公司索赔。① 保险公司称未付保费，拒绝赔

偿，但又称如补交保险费，则愿意受理。此时该公司该如何处理？②贸易商称信用证转移后，一切与之无关，对此项损失是否不应负任何责任？③如该公司向保险公司索赔，保险公司拒赔是否合理？

（1）保险是以投保人事先交纳一定金额的保险费为前提，由保险人在保险标的发生意外事故和损失时予以补偿的一种社会经济保障制度。投保人只有在交纳保险费后，才能获得在保险合同中所规定的补偿的权利，这是保险单生效的必要前提条件。因此，在投保人未付保险费时，保险公司按理可以拒绝对大连某公司的赔偿要求。

但在实务中，许多保险公司为维护国家的对外商誉，愿意在保险费补交后承担赔偿责任。由于日本制造商已不知去向，向其索赔将遇到很多困难。为了将损失减少到最低限度，大连公司可以考虑采取变通的办法，在补交保险费后，获得一定的经济补偿。

（2）可转让信用证是在进口商对贸易商极其信任的基础上开立的，贸易商在将信用证转让后，仍然要对货物承担相当的责任。根据国际惯例，可转让信用证的第二受益人如不能按合同规定提交货物或者单据有问题时，第一受益人（此案中为贸易商）仍要负买卖合同上的责任。因此，贸易商应承担赔偿责任，而不能因为信用证的转移而解除一切责任。除非他是受真正供货人雇佣、获得佣金的中间商（Commission merchant）。

（3）保险公司的拒赔是合理的。因为在保险费未交纳时，保险单不发生效力，因而保险公司不负法律上的赔偿责任，可以不受理大连某公司的索赔要求。

208. 请问危险品及半危险品投保一切险的保险费大约是多少？

危险品及半危险品在投保一切险（All Risks）时，保险费率要根据危险程度、装载方式、船舶的状况，航程及目的地等多种因素，予以综合考虑，货物的易燃、易爆性较强，包装不够安全，或船舶陈旧、航程较长，都会使保险公司提出提高保险费的要求，还有目的港的管理、装卸、设备的好坏，是否需要在运输途中进行转船，是否包括内陆运输过程等情况都会影响到危险品、半危险品的运输风险，因而影响到保险的费率。

一般在货物能够妥善包装、保管的情况下，危险品、半危险品货物的风险较低，保险公司在予以保险时，费率较低。如液态化学品在包装良好的状态下投保一切险时，费率一般为 0.35% ~ 0.65% 左右。

209. 我向挪威出口一批货物，装于 × × 号货轮上。同一货轮上还有日本和韩国的货物，三家货物的价值分别为 60 万美元、75 万美元、32 万美元。船在航行途中触礁，船身底部发现一处裂口，涌入大量海水，致使舱内部分货物遭水浸泡。船长命令将船驶上浅滩进行补救，尔后为了起浮又将部分笨重货物抛入海中。请问：①在这一连串损失中，哪些属于单独海损，哪些属于共同海损？②如设共同海损为 10 万美元，该货轮价值 110 万美元，则对各有关方面应如何进行分摊？

（1）船体撞裂和部分货物遭浸泡属于单独海损，因其与其他货物无关；为了起浮将部分笨重货物抛入海中的损失为共同海损，因其是为了解除共同危险而有意而合理地作出的特殊牺牲。

(2) 共同海损分摊有两个基本原则：一是分摊应以实际遭受的合理损失或额外支付的费用为准；二是经过分摊后，应使遭受共同海损的一方与未遭受损失的其他关系方处于均等地位。因此，对共同海损不论是受损方还是未受损方均应按其标的物价值比例分摊。

我方分摊额为

$$10 \times \frac{60}{60 + 75 + 32 + 110} = 2.1661 \text{ (万美元)};$$

$$\text{日方分摊额为 } 10 \times \frac{75}{60 + 75 + 32 + 110} = 2.7076 \text{ (万美元)};$$

$$\text{韩国分摊额为 } 10 \times \frac{32}{60 + 75 + 32 + 110} = 1.1552 \text{ (万美元)};$$

$$\text{船方分摊额为 } 10 \times \frac{110}{60 + 75 + 32 + 110} = 3.9711 \text{ (万美元)}。$$

210. 国内某公司拟从日本进口一批货物，价格条件是 FOB。请问：①应如何计算保险金额及保险费用？是否需要加成？②如果价格条件是 CFR 或 CIF 又该如何计算？

(1) 按 FOB 进口货物，在向中国人民保险公司进行投保时，均按 CIF 价投保而不必加成。计算方法为：

保险金额 = FOB 价 (1 + 平均运费率) / (1 - 平均保险费率)

保险费 = 保险金额 × 平均保险费率。

(2) 价格条件为 CFR 或 CIF 时，仍以 CIF 价投保无须加成。

按 CFR 价进口货物的

保险金额 = CFR 价 / (1 - 平均保险费率)

保险费 = 保险金额 × 平均保险费率

按 CIF 价进口货物的

保险金额 = CIF 价

保险费 = 保险金额 × 平均保险费率。

211. 我大连某贸易公司向日本出口一批水果，发票总金额为 USD15000，加一成投保了一切险和战争险，费率分别为 0.7% 和 0.3%。问该笔投保金额和保险费各为多少？应如何计算？

投保金额为 USD15000 × (1 + 10%) = USD165000

保险费为 USD16500 × (0.7% + 0.3%) = USD165

212. 国内某公司拟向美国出口一批商品，我方的标价是每公吨 USD1000，CIF 纽约。美商来电要求改报 CFR 纽约。设商品只加一成投保一切险，保险费率为 1%，则我方的报价应为多少？

因为：
$$\text{CIF} = \frac{\text{CFR}}{1 - (1 + \text{加成率}) \times \text{保险费率}}$$

$$\begin{aligned}
 \text{所以：} \quad \text{CFR} &= \text{CIF} \times [1 - (1 + \text{加成率}) \times \text{保险费率}] \\
 &= 1000 \times [1 - (1 + 10\%) \times 1\%] \\
 &= 989
 \end{aligned}$$

我方新报价应为 USD989CFR 纽约。

213. 我向英国出口商品报价是每公吨 USD1600CFR 伦敦。外商来电要求改报 CIF 伦敦价。该商品投保加一成投保一切险和战争险，保险费率分别为 0.55% 和 0.04%，请问：我方新的报价应当是多少？

根据公式 $\text{CIF} = \text{CFR} / (1 - \text{投保加成} \times \text{保险费率})$ 求得

$$\text{CIF} = 1600 / [1 - (1 + 10\%) \times (0.55\% + 0.04\%)] = 1600 / 0.99351 = 1610.45$$

即我方新报价应为每公吨 USD1610.45CFR 伦敦。

214. 请举例说明应如何使用常数表？

使用常数表的方法是：（1）先从保险公司的费率表上查找出投保商品的险别的保险费率，如出口到大坂的蜂蜜，一切险的费率为 0.65%，战争险的费率为 0.04%，两者之和为 0.69%。（2）按照保险费率数字 0.69%，从常数表的 0.69 栏内找到常数，为 1.007648。（3）用查到的常数乘上 CFR 价便为 CIF 价。

利用常数表可以很方便地由 CFR 价求出 CIF 价或从 CIF 价除以常数求得 CFR 价。

215. 我向英国出口一批商品，共 15 吨，每吨单价为 1600 美元，加一成投保一切险，但当货物运抵伦敦港时，外商（买主）发现短量 1.2 吨。请计算一下货主的损失金额。保险公司是否给予赔偿？货主办理索赔时应提供哪些必不可少的证据？

货主遭到的经济损失为： $1600 \times 1.2 \times 110\% = 2112$ （美元）

这种情况保险公司应当给予补偿，因为被保险人已投保了一切险。被保险人在索赔时要提供以下单证：保险单正本、提单、发票、装箱单，由承运人出具的货损货差证明和向承运方要求赔偿的函电，权益转让书或其他证件及索赔清单等。

216. 国内某服装公司从日本进口一批衣料，并投保了一切险，但货物在运输途中由于发生火灾损坏了 50%，价值约 3 万美元。经查一切险所包括的 11 种附加险中并无火险，请问我方是否可以向保险公司提出索赔？

虽然 11 种附加险中并无火险，但一切险中除 11 种附加险外，还要承担平安险和水渍险的责任。因此，我方应向保险公司索赔。不过如果火灾是由战争或武装冲突引起的，则不在一切险责任范围之内。

217. 我方打算从国外进口一批镀锌纤板，该纤板容易受潮生锈（货物开封后如不立即使用，在一二日内即开始生锈）。请问：我方应投保何种险？

对于这类价值较高，并且极易发生损失的货物，我方可以投保一切险（All Risks）或

在平安险 (F. P. A.) 或水渍险 (W. A.) 的基础上加保锈损险。

一切险的责任范围是货物由于各种外来原因所造成的全部或部分损失。包装良好的镀锌纤板如果发生生锈的现象,必然是由于外来原因所造成的,不能作为货物的本质缺陷或固有的瑕疵,所以可以受到一切险的保障。

锈损险负责保险货物在运输过程中因为生锈造成的损失。这种生锈只要不是原装时就存在的,并且发生在保险有效期间之内,保险公司都予以负责。但对于裸装的金属板、块、条、管不能投保这一险种,因为这些货物在运输过程中几乎必然生锈,保险公司的责任过于重大,不易掌握责任界限,保险公司不会承保。因此,只要镀锌纤板是密封包装的,就可以投保这种险,保险公司将会对生锈造成的损失予以补偿。

218. 投保一切险的进口货物申请赔偿时,是否一定要添附船运公司的破损证明书才能向保险公司要求索赔?如果没有破损证明书而在货物打开时发现破损情形,如何向保险公司请求赔偿?

如果保险货物在送交承运人时是完好的,应由承运人签发清洁提单或无批注的运单。当货物抵达目的地时,被保险人或其代理人在提货时发现货物的包装有明显的受损痕迹,除应立即向保险公司报损,申请公证外,还应该立即向承运人、受托人以及海关、港务当局索取破损证明,既作为向保险公司索赔的有力证明,又是日后向承运方追偿的根据。特别是当破损涉及承运方、受托人或其他有关方面如码头、装卸公司的责任时,应立即以书面形式向他们提出索赔,并保留追偿权利。有时还要申请延长索赔时效,因为按照运输契约的有关规定,如果不在当时提出索赔,等于收货人承认提货完好,事后不能再提索赔。保险公司对丧失追偿权利部分的损失,可以拒绝赔偿。

因此,保险公司不应将破损证明作为向其索赔的必要文件之一,以防在要求船方出具破损证明时,船方为推卸责任,故意拖延,超过索赔时效而丧失追偿权。而且,一旦损失是由于意外事故造成的,船方根据规定可以免责,更不需要破损证明作为追偿的依据。

如果货物在打开时才发现有破损情形,说明货物的包装完好。此时应立即与保险公司及公证部门取得联系,对货物损失出具公证,借以确定损失的原因及发生时间,再向有关责任方追究。在没有破损证明书的情况下,保险公司不能以此为理由拒赔。因为货物包装良好,船公司不可能主动承担责任,出具破损证明书。但货物的开箱检查工作必须在保险的有效期间内进行。

219. 某外商向上海某厂电报订货一批衣料。该厂在尚未接到信用证前,就以离岸价 (FOB) 装船运出。该船中途失火,衣料全部被烧毁,请问该厂的损失应该如何索赔?

该厂在尚未接到信用证时,就将货物装船出运,是不符合信用证交易方式下国际贸易的运行程序的。只有在收到买方开来的信用证后,卖方才能审核信用证,保证信用证条款与买卖合同相符,这时按合同条款发运货物,才能确保货款的收回,否则极易引起买卖双方的责任纠纷。

根据国际商会《1990 年贸易术语解释通则》,在以 FOB 价格条件成交时,货物运输

保险应由买方自行办理。在货物于装运港越过船舷时起，买方要承担货物的一切风险。因此，在货物运送途中，卖方已不具有该货物的保险利益，即使投保货物运输险，一旦发生损失，也不能获得保险公司的赔偿。只有买方作为货物运输保险的受益人，可以向保险公司索赔。

如果买方由于未得到卖方装运货物的通知，因而未能办理货物运输保险，卖方必须承担这一责任。该船中途失火，使衣料全部烧毁的损失，卖方不能向买方索赔，也不能获得保险公司的赔付。只能根据火灾发生的原因，追究有关船运方的责任。但如果火灾是由意外事故引起的，船运方按规定可以免责，该厂只能自行承担其损失。

220. 信用证上规定 Insurance policy to be issued in favor of and to the benefit of L/C opening bank 或 in the name and to the benefit of the shippers endorsed to the L/C opening bank，这些规定是什么意思？按上面规定保单如何开？

保险的关系人包括保险人、要保人、被保险人、受益人等。在保险单中，应明确这些关系人。

本例中，“In favor of ×××”和“In the name of ×××”皆意为“以×××为被保险人”，而“to the benefit of ×××”意为“以×××为受益人”。在财产保险中，受益人一般均为被保险人。因此，Insurance policy to be issued in favor of and to the benefit of L/C opening bank 译成汉语是：保险单以信用证开证行为被保险人和受益人。in the name and to the benefit of the shipper endorsed to the L/C opening bank 意思是“以托运人为被保险人及受益人，并由托运人背书转让给信用证开证行。”

221. 请问保险单、保险凭证及暂保单的区别是什么？

所谓保险单，是投保人与保险人之间订立的正式保险合同的书面凭证，一般由保险人签发给被保险人。保险单通常包括四项内容：①声明事项；②保险事项；③除外事项；④条件事项。保险单是被保险人在保险标的遭受意外事故而发生损失时向保险人索赔的主要凭证，同时也是保险人向被保险人赔偿的主要依据。

保险凭证是保险人签发给被保险人以证明保险合同业已生效的文件，也是一种简化了的保险单，同保险单具有同等的作用和效力。如果保险凭证尚未列明其内容，则应以有关的正式保险单载明的详细内容为准。若正式保险单与保险凭证里的内容有抵触或保险凭证另有特订条款时，应以保险凭证为准。

国际商会的《跟单信用证统一惯例》规定，银行接受保险公司商开立的保险单和保险凭证。

暂保单是保险经纪人或代理人在正式保险单发出前出立给被保险人的一种“临时保险凭证”。它表示保险经纪人或代理人已按被保险人的要求及所列项目办理了保险手续，等待保险人出立正式保单。暂保单具有和正式保单同等的效力，但有效期一般不超过 30 天，且在正式保单交付后就自动失效。保险人在正式保单发出前，亦可终止暂保单。在美国保险市场上，保险人出立的临时协议叫做承保协议。一项包括各项保险详细内容的承保

协议，相当于伦敦保险市场的保险人在接受保险至出立保单期间所出立的承保条（slip）。500号《跟单信用证统一惯例》第34条c款规定：除信用证特别授权，保险经纪人开立的暂保单将不予接受。

222. 保险单上的船名与提单相同，而提单上因注明“转某某船”或“替代船”，到达目的地时，往往因并非原提单上所载明的船，而发生单据不一致，付款银行是否有拒付的可能？

银行并没有拒付的理由。

在本例中，显然是信用证规定允许转船。那么，转船后到达目的港的船只自然与原载于提单上的第一载货船不同，银行当然也不能借口保险单上的船名与到达船的船名不一致而拒绝付款。国际商会（ICC）500号《跟单信用证统一惯例》在总则与定义中第四条规定：在信用证业务中，各有关方面处理的是单据，而不是与单据有关的货物、服务或其他行为。据此银行无理由挑剔保险单下船名不同于到达船名而拒付，只要单据符合信用证规定，银行就应履行付款责任。

在允许转船的情况下，一般要求货物投保转运险。船公司签发的转船提单（transhipment B/L）上通常均注有“在××港转到×××船或其替代船”（With transportation at ×× port into S. S. ××× or substitute）。在保险单中，也应该载有该文字，说明货物已投转船险。如果无此说明，银行就有可能以未按信用证规定投保为由而拒付。

223. 当货物短缺或破损时，货主往往要求船运公司赔偿，如船公司不予赔偿，则货主应如何处理？

本例涉及到承运人对所承运的货物的责任问题。

在航运中，承运人向托运人签发提单，作为双方运输契约的凭证。提单背面有印定的运输条款，是确定承运人和托运人之间以及承运人和收货人及提单持有人之间权利、义务的主要依据。提单背面的条款一般都是依据《关于统一提单的若干法律规则》（International Convention for Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading），即《海牙规则》。其中承运人责任条款要求承运人在开航以前及开航当时应当谨慎处理，使船舶适航，并应适当配备船员、装备船舶及配备供给品，使货仓、冷藏仓和其他载货处所能适应和安全收受、载运和保管货物。对于在经上述谨慎处理后仍未发现的缺点所导致的货物灭失和损害不负责任。在免责条款中，规定承运人和船舶对因以下事项所致的损害或灭失免除责任：（1）政府机关的命令或行动（拘留、扣押、检疫等）。（2）任何原因导致的关厂、罢工、停工。（3）战争或军事行动。（4）不可抗力。（5）火灾。（6）海上或其他通航水域的危险或意外。（7）托运人、收货人或其代理人的过失或疏忽。（8）货物的自然特性和潜在缺点。（9）从外表不能发现的包装缺点。（10）标志（唛头，Shipping Mark）欠缺或不清。（11）船长、船员、引水员或其他人员在驾驶或管理船舶中的过失或疏忽。（12）为了援助或企图救助海上生命或财产。（13）并非由于承运人或船舶所有人或其代理人的故意或过失所致的其他任何原因。

由此可见，承运人只要经过谨慎处理，使船舶适航，则对于其疏忽或过失以外的原因造成的货物损坏，不负责任。但为免除责任，承运人应负责提供证据，证明其并未曾有过失或疏忽行为。

因为货主不能要求承运人对因其过失或疏忽以外的原因所造成的货物短少、破损及其它损坏给予赔偿，所以货主应当加保偷盗提货不着险及碰损破碎险等险，以保证货物安全。

224. 广州某出口公司以 CIF 马赛向法国出口一批商品，发票总金额为 36000 美元，投保的是一切险加战争险，合计保险费率为 1.3%，按发票金额 110% 投保，试计算应付的保险费为多少？

应付的保险费 = CIF 价 × 投保加成 × 保险费率 = $36000 \times (1 + 10\%) \times 1.3\% = 514.8$ 美元。

225. 在以到岸价格（CIF）成交情况下，与离岸价（FOB）和成本加运费价（CFR）相比较，在缮制保险单据时，被保险人将有何不同？

这种不同主要是由于在 CIF 价格条件下，卖方代理买方投保货物风险，只是此保单随运输单据一起经背书转让给买方。所以，在 CIF 条件下，如无特殊规定，保险单据的被保险人应是信用证的受益人。而在后两种价格条件下，由买方自行投保货物风险，被保险人为买方名称。

实务中，在 CIF 价格条件下也有信用证对保险单据的被保险人作特殊规定的，此时卖方应斟酌情况，遵照执行。

（1）如果信用证要求保险单以买方为被保险人，此时出口方应视情况而定，如对方资信可靠，我方收汇有保障时可以同意接受，保险单抬头为：“××× Co. Ltd”。

（2）如信用证中规定，保单抬头为：“to the order of (or in the favour of) ×× Bank”（×× 银行的（或由 ×× 受益）），或 “to our order, or in our favour”（以我行抬头或我行受益）时，应填写：“China National.....Import & Export Corp. held to the order of (in the favour of) ×× Bank”。

（3）如信用证规定，保险单使用第三者抬头，则在填写时为 “to whom it may concern”（以第三者抬头）。

（4）如信用证规定，保险单为空白抬头，被保险人名称应填写为：“the Applicant China National.....Import & Export Corp. for the account of whom it may concern”（中国 ×× 进出口公司代被保险人）。

226. 我公司向国外出口一批货物，国外开来信用证规定：“Confirmation issued by the People's Insurance Company of China, Confirming the Merchandise was Loaded in a good and sound condition”。（由中国人民保险公司出具确认书，保证装载货物完整无损）。请问：我方可否接受？

有时在交易中，买方开来信用证要求提供保险公司出具确认书以证实“所装商品处于良好状态”。这种情况如果是在以到岸价格（CIF）成交时，在装货前须申请我保险公司检验，检验报告由保险公司留存，检验合格后由保险公司发出确认书。

在我国进行商品进出口检验的机构是中国进出口商品检验局。对于未列于《种类表》的商品可由有关部门自行检验。我国商检局在国际上有良好信誉，例中要求由保险公司检验，一般不予接受。况且，在向保险公司申请出具确认书时，保险公司也会考虑到自身利益而不予办理。

买方来证作这种要求，可能是出于两个原因，一是对我国商检机构不信任，或者是担心货物在运输途中损坏，保险公司不予赔偿，而要求保险公司在装货时出面检查，并出具确认书，以保证货物在运输途中发生短损时让保险公司承担责任。

227. 各种产品分别应投保什么险？请予详细说明。

请参见下表：

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
土、畜产类、废棉、麻类	麻布包	平安险或水渍险，附加偷窃提货不着险，淡水雨淋险，污染险，战争险。
烟叶	箱 装	平安险或水渍险，附加淡水雨淋险，污染险、发霉险、发酵险，战争险。
核桃仁，山桃仁，松子仁，核桃等	箱 装 袋 装	平安险或水渍险，淡水雨淋险，变潮变热险，发霉险，生虫险，战争险。 注：5～10月间出运必须利用冷藏设备，保险单上应附贴冷藏条款，负责因冷藏机器损坏所致的损失。对加拿大出口的桃仁，宜加保拒收险。
苦杏仁、黑白瓜子及其他干果	箱 装	平安险或水渍险，附加淡水雨淋险，变潮变热险，战争险。
淀粉	袋 装	平安险或水渍险，包装破裂险，短量险，淡水雨淋险，受潮受热险，污染险，战争险。
香料油	桶 装	平安险或水渍险，渗漏险，短量险，战争险。
木材	无包装	平安险，偷窃提货不着险，战争险。

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
陶瓷器	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰损、破碎险，战争险。
土纸神纸	捆 扎	平安险或水渍险，淡水雨淋险，污染险，钩损险，战争险。
药材	箱装或捆装	平安险或水渍险，淡水雨淋险，受潮受热险，包装破裂险，战争险。
成药	箱装	平安险或水渍险，破碎险，渗漏险，战争险。
湿肠衣	桶装	平安险或水渍险，渗漏险，短量险，战争险。
活家禽		牲畜运输死亡险，战争险。
羽毛，鬃类	箱 装	平安险或水渍险，淡水雨淋险，受潮受热险，包装破裂险，战争险。
地毯	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，钩损险，污染险，战争险。
各种毛皮及毛皮制品		平安险或水渍险，偷窃提货不着险，受潮受热险，钩损险，战争险。
纺织、服装类		
棉布	麻布包装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，污染险，战争险。
针棉织品	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，污染险，战争险。
生丝、绸缎	包 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，污染险，战争险。（包装：加钩损险）
生丝复制品	箱 装	
服装	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，污染险，战争险。
手工艺品类		

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
珠宝、翠钻、木刻、牙刻、料器，陶瓷器、珐琅器皿等	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰损破碎险，战争险。 如系邮包寄递应按邮包险投保。
泥人、石膏象、宫灯	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，碰损破碎险，战争险。
草帽辫、草制品	箱 装	平安险或水渍险，淡水雨淋险，污染险，战争险。
台布、枕袋、印花餐巾	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，包装破裂险，战争险。
纸制品、绒绢制品、香料及其他手工艺品	箱 装	平安险或水渍险，淡水雨淋险，污染险，战争险。
茶叶类		
茶叶	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，受潮受热险，包装破裂险，短量险，变味险，战争险。
茶砖	篓装	平安险，战争险。
食品类		
盐黄、蜜黄	木桶装	平安险或水渍险，渗漏险，战争险。
鲜蛋	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，破碎险，战争险。 如使用冷藏设备应附加冷藏条款，负责冷藏机器损坏所致损失。
皮蛋、咸蛋	篓装坛装	平安险或水渍险，破碎险，战争险。
冰冻鲜肉，鱼虾家禽和蛋品等	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，战争险，附加冷藏条款。

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
新鲜水果	筐、箱装	平安险，偷窃提货不着险，受潮受热险，战争险。
新鲜蔬菜	篓装、散装	平安险或水渍险，战争险。 注：自然变坏和自然短量均不属保险责任，应加贴易腐货物条款。
咸腌腊食品	各种包装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，战争险。 如以陶瓷器包装应加保破碎险。
酱油、醋、冬菜	桶 装 瓶装坛装	平安险或水渍险，破碎险，渗漏险，战争险。 如装舱面应加保舱面险。
酒	坛装、箱装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，破碎险，渗漏险，战争险。
各种罐头	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，包装破裂险，破碎险，战争险。 注：听装有胖听损失，主要系因制造不良所致，不属保险责任。
各种果脯、糖果、饼干	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，受潮受热险，战争险。
粮油类		
生仁、生果	袋 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，受潮 受热险，短量险，发霉险，生虫险，战争险。 注：粮油类出口商品属于自然蒸发和运输途中的非事故性损耗，一般不承保。如国外商人要求固定这项自然损耗比例，可按 0.5% 计算。
大豆、大米、其他豆类	散 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，受潮受热险，短量险，自然险，战争险。

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
大麻籽	袋装、散装	平安险或水渍险，短量险，战争险。
甜菜籽	袋 装	平安险或水渍险，受潮受热险，发霉险，战争险。
谷 类		平安险或水渍险，受潮受热险，战争险。
油类	桶装、散装	平安险或水渍险，短量险，污染险，战争险。
桐油	桶装、散装	平安险或水渍险，短量险，污染险，搀什险（另有散装桐油险），战争险。
食盐	袋装	平安险或水渍险，战争险。
轻工业品类		
窗玻璃，玻璃器皿，热水瓶胆，搪瓷，磁砖，陶瓷制品	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰损破碎险，战争险。
家用金属制品	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，生锈险，战争险。
自行车、缝纫机	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，生锈险，战争险。
无线电	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，受潮受热险，碰损破碎险，生锈险，战争险。
乐器	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰损险，战争险。
纸张	卷筒、箱装	平安险或水渍险，淡水雨淋险，污染险，钩损险，战争险。

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
墨水	瓶装外加木箱	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰碎险，渗漏险，战争险。
其他文教用品	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，战争险。
五金类		
小五金	箱 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，淡水雨淋险，生锈险，战争险。
大五金	捆 装 或无包装	平安险，偷窃提货不着险，战争险。 注：大五金容易生锈，但不影响使用，可不保生锈险，但铝片应加保白锈险 White Rusting。
矿产类		
滑石粉	袋 装	平安险或水渍险，包装破裂险，短量险，战争险。
各种矿砂	散舱	平安险，短量险，战争险。
各种矿砂、矿石	箱装	平安险，偷窃提货不着险，战争险。
煤	散舱	平安险，短量险，自燃险，战争险。
化医类		
医疗器械	箱装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰损险。
粉状化工原料	袋 装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，包装破裂险，短量险，淡水雨淋险，受潮受热险，战争险。
液体化工原料	玻璃瓶装、 陶瓷器、 木、铁桶装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，破碎险，战争险。 装舱同时加保舱面险。
仪器类		

商 品 名 称	包 装	投 保 险 别 名 称
各种仪器、仪表、无线电、真空管	箱装	平安险或水渍险，偷窃提货不着险，碰损破碎险，淡水雨淋险，战争险。
机械类		
机械配件	箱 装	平安险，偷窃提货不着险，战争险。
船舶		船舶险，战争险。
铁路车辆、各种车辆		车辆损失险。
汽车	箱 装	一切险。
	裸 装	平安险，偷窃提货不着险，碰损破碎险，战争险。

第七章 国际贸易实务（七）

信用证与押汇

1. 什么是信用证？它有何特点？

信用证 (Letter of Credit 简称 L/C)，它是一种银行开立的有条件的承诺付款的书面文件。在进出口业务中，一般是指银行（开证行）根据进口人（即开证人）的申请和指示向出口人（受益人）开立一定金额的，并在一定期限内凭规定的单据承诺付款的书面文件。目前在国际贸易往来中，采用信用证结算货款，已成为国际贸易的主要支付方式。

信用证具有如下特点：（1）信用证是一项自足性文件。信用证一经开立，就成为独立于贸易合同以外的另一种契约。它是开证行与受益人（出口人）以及其他信用证当事人之间的契约。而贸易合同只是进出口人之间的契约。开证行及参与信用证业务的银行与贸易合同完全无关，并不受贸易合同的约束，但要受信用证各项条款的约束。（2）信用证是一项单据业务。在信用证业务中，银行严格遵守“单、证”相符合和“单、单”相符合原则。开证行只有在“单据严格符合信用证规定”的情况下，才履行付款责任。否则，银行对于不符合信用证条款的单据可以拒绝接受，从而拒绝付款。（3）银行负第一性付款责任。在信用证业务中，开证行承担第一性付款责任。信用证开出后，即使进口人破产倒闭，开证行也不能以此拒绝履行“单证”相符下的付款责任。但如信用证开出后，开证行倒闭破产，则出口商仍可依买卖合同向进口商索款。

2. 信用证的当事人通常有几个？各有关当事人之间的关系如何？

信用证的当事人通常情况下有以下 6 个：第一，开证申请人，又称开证人，是指向银行申请开立信用证的人，即进口人。第二，开证行，即受开证申请人委托开立信用证的银行，它承担保证付款的责任。开证行一般是进口人所在地银行。第三，通知银行，是指受开证行的委托，将信用证转交出口人的银行，通知行一般是出口人所在地的银行。第四，受益人，是指信用证上所指定的有权使用该证的人，即出口人。第五，议付银行，是指信用证中被授权对汇票及/或单据给付对价的银行。第六，付款银行，是指信用证上指定的付款银行。

以上 6 个当事人之间的关系可以通过信用证的支付程序表明（如图 7.1 所示）。

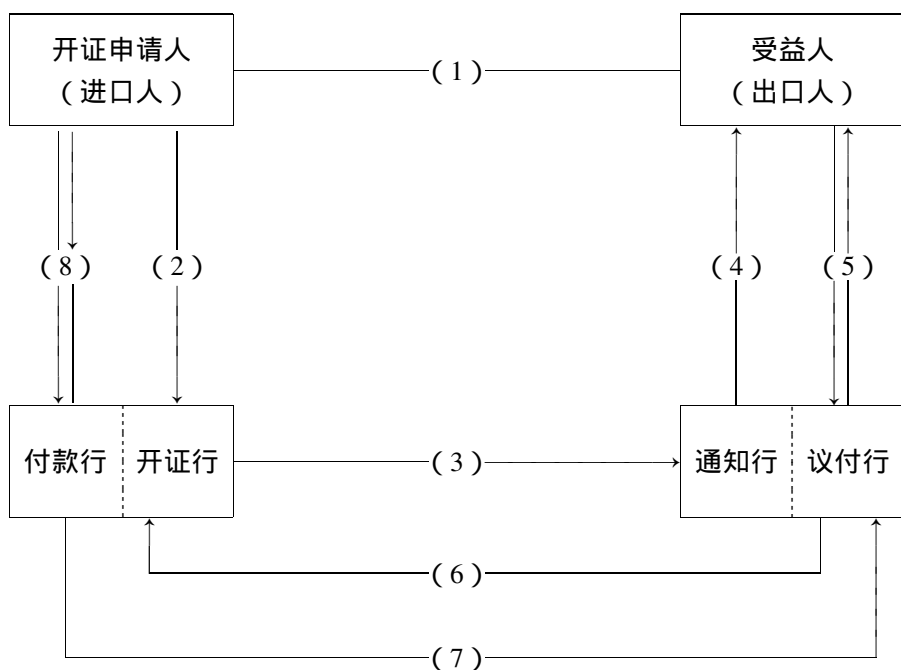


图 7.1

说明：(1) 进出口人在贸易合同中，规定使用信用证方式支付。(2) 进口人向当地银行提出申请，填写开证申请书，依照合同填写各项规定和要求，并交纳押金或提供其他保证，请银行（开证行）开证。(3) 开证行根据申请书内容，向出口人（受益人）开出信用证，并寄交出口人所在地分行或代理行（统称通知行）。(4) 通知行将印押核对，确认无误后，将信用证交与出口人。(5) 出口人审核信用证与合同相符后，按信用证规定装运货物，并备齐各项货运单据，开出汇票，在信用证有效期内，送请议付行议付。议付行按信用证条款审核单据无误后，按照汇票金额扣除利息，把货款垫付给出口人。(6) 议付行将汇票和货运单据寄开证行（或其指定的付款行）索偿。(7) 开证行（或其指定的付款行）核对单据无误后，付款给议付行。(8) 开证行通知进口人付款赎单。

3. 信用证的基本内容包括哪些？

信用证的基本内容包括以下六个方面。(1) 对信用证本身的说明：如信用证的种类、号码、开证日期、开证行、受益人、性质、金额及其有效期等。(2) 对货物的要求：货物的名称、品种规格、数量、包装、价格等。(3) 对运输的要求：装运的最迟期限、起运港和目的港、运输方式、可否分批装运和可否中途转运等。(4) 对单据的要求：主要

单据有货物单据（以发票为中心，包括装箱单、重量单、产地证、商检证书等等），运输单据及保险单据，另外还有其他单据，如寄样证明、装船通知、电报副本等。（5）其他事项：如开证行对议付行的指示条款，开证行负责条款及其他特别条款等。

4. 什么是假远期信用证？我方在什么条件下可以接受假远期信用证？

假远期信用证是指买卖双方的合同原定为即期付款，但来证要求出口人做远期汇票，同时在信用证上又说明该远期汇票可即期，由付款行负责贴现，有关贴现费用及贴现利息由开证申请人负担。凡是具有这样内容的即为假远期信用证。在此情况下，实际上对出口人仍属即期收款，而对进口人则属远期付款，所以又称之买方远期信用证。但应注意，如付款行到期未能从开证行处取得货款，则出口人有受到追索的风险。

对假远期信用证，只要具备下述条款，我方方可以接受：（1）说明出口人的远期汇票由付款行保证贴现。（2）说明贴现的利息和费用由开证申请人负担。（3）受益人能即期收到十足的货款。

5. 什么是红条款信用证？什么是绿条款信用证？

红条款信用证是指在信用证的特别条款项下用红色打成或写成，允许受益人在一定条件下，可要求指定的银行（通常是通知行）预支全部或部分信用证金额，日后货物装运再从货款中将预支款扣除。如果出口人违约，后来又不补交单据，申请人应负责偿还预付款项，并负担由此对开证行、保兑付（如有）及其他被指定银行造成的包括利息、外汇套汇交易费用在内的所有费用。之所以称作“红条款”信用证，是因为该条款最初以红墨水书写以引起人们的注意。

绿条款信用证是在信用证上用绿色打下预支条款。其条款要比红条款信用证严格一些。

目前，“红、绿条款”并非用红色或绿色打成，这并不影响它的效力。

6. 什么是有追索权信用证，什么是无追索权信用证？

凡信用证上注有“无追索权”字样的即为无追索权信用证。但这仅指开证行（或议付行、保兑行）对出票人无追索权利，并不否定议付行的追索权。如果信用证上规定出票人可在汇票上注明“对出票人免责”（Drawn Without Recourse）字样，则议付行也无权追索。如果信用证上未明确是否有追索权，一般讲，议付行对出票人仍具有追索权。但开证行、保兑行则对出票人无追索权。

7. 什么是偿付银行？偿付银行在什么情况下才为开证行偿付？

所谓偿付银行，是指信用证中所指定的代开证行偿付议付行（或代付行）货款的银行，通常是开证行的存款银行或是开证行的分行、支行。

偿付行只有在开证行存有足够的款项并收到开证行指示或授权时才自主决定是否进行偿付。开证行不应要求索偿行向偿付行提供与信用证条款相符的证明。

8. 什么是循环信用证？循环信用证的循环方法有几种？

所谓循环信用证是指某些贸易合同，需要在较长时间内分批装运完成，出口人要信用证能及时开到，而进口人又不至于交付太多的押金的情况下，由进口人开立的一种信用证。该信用证允许受益人在每次规定的金额使用后，能够重新恢复原金额的使用，一直到若干次或总金额用完为止。

循环信用证的循环方法，按恢复时间的方式可分为三种：（1）自动式循环：信用证金额在每次用完后不必等待开证行通知即自动恢复到原金额。（2）半自动循环：信用证金额在每次使用后须等待若干天，如在此若干天内开证行未提出不能恢复原金额的通知即自动恢复原金额。（3）非自动循环：信用证金额用完后必须等待开证行的通知到达方能恢复原金额。

按能否累计使用金额不同，又可分为循环时可积累使用和不可积累使用两种。如信用证的循环金额可累积，则前一期未用余额可累积至下一期使用；如信用证的循环金额不可累积，则任何一期未用余额期末即停止使用，不可累积至下一期使用。

9. 信用证项下的交单付款与托收项下的付款交单两者有何区别？

信用证项下的交单付款与托收项下的付款交单两者有本质区别。前者属于银行信用，后者属于商业信用。二者可以从以下几个方面区别说明：（1）信用证项下的交单付款，从议付行到开证行或付款行都必须审核单据，只有单证一致时才予付款。而托收项下的付款交单，银行无审单和付款责任。（2）信用证项下的交单付款不管开证申请人赎单与否开证行都负责付款，而托收项下的付款交单如遇进口人倒闭或拒付时，出口人的货款就会落空。（3）信用证下的交单付款不受市场变动和汇价涨落的影响，开证行都可保证付款；而托收项下的付款交单则有遭拒付或拖延付款的风险。（4）托收项下的付款交单如进口人未获进口许可证或未获外汇，货物到达目的港后有被海关扣留、充公或没收的危险；而信用证下的交单付款则较安全些。（5）信用证业务一般受国际商会制订的《跟单信用证统一惯例》的管辖；而托收业务则受国际商会制订的《托收统一规则》管辖。

10. 进行国际贸易时，在填写信用证申请书和合同书时应重点注意哪些事项？

在签订进出口合同时，以下内容要经营者加以注意，这就是贸易合同的①品质条款、②数量条款、③价格条款、④包装及刷唛条款、⑤装运条款、⑥支付条款。以上是一般进出口合同中的基本条款，此外，如果需要的话，合同应订立以下条款：①保险条款、②商品检验条款、③佣金条款、④运费及保险费变动风险条款、⑤索赔条款、⑥不可抗力条款、⑦违约及解约条款、⑧仲裁条款、⑨其他条款。

在信用证业务中，开证申请人（进口商）在填写开证申请书时应注意以下几点：①必要事项应完全且正确的记载清楚，其内容不互相矛盾。②申请书内容不得违反贸易合同的条件。③申请所开信用证会为银行所接受。④所要求的单据种类及形式、传递方式等应能够确保开证银行的债权。⑤符合有关国家法律和规定。⑥不宜将过详内容列于信用证

上。

信用证受益人（出口商）在接到信用证时应注意审查，将其与销售合同核对，特别对以下问题加以注意：①开证银行的信用审查。我们既不跟那些在政治上敌视我们国家也不同与我国无外交关系的国家的银行打交道。②信用证是否为正本。③是否为不可撤销的信用证。按国际商会制订的《跟单信用证统一惯例（1993年修订本）》，即国际商会第500号出版物（简称UCP500）的规定，信用证未注明是否可撤销者，视作不可撤销。④信用证的付款条件与贸易合同或订货单或报价单是否一致，对各种单证文件规定如何。⑤受益人的姓名与地址是否明确。⑥装运日期和信用证有效日期，以及货运单据的提示时间规定是否合理。⑦信用证金额是否足以偿还买卖金额以及一切费用。⑧是否允许分批装运和转船。⑨货品的要求是否与合同相符。⑩保险条款是否与合同一致，是否有与我保险公司条款冲突矛盾之处。⑪起运地点与目的地是否已为双方同意。⑫利息条款。⑬有无不能接受的条款。⑭信用证条款有无矛盾或不明确之处。⑮信用证所列条款有无违反我国现行法律和规定处。⑯开证行信誉不佳时有无另一家银行保兑且该保兑行必须不是开证行的分支机构，以确保受益人在保兑信用证下获得两家法律上相互独立的银行的双重付款保证。⑰有无适用《跟单信用证统一惯例》（UCP500）的条款。

如受益人对所开来信用证有疑议、异议之处，应函请开证行加以澄清或修改，以免将来出口押汇出现问题。

11. 如何填写信用证才能防止各种风险的发生以避免对出口商不利？

在国际贸易中，仅对于出口商，其可能面临的风险有：（1）信用风险。如货品出口后进口商违约不付货款，或进口商因财务状况恶化以及开证银行倒闭而不能付款，因而使出口商遭受损失。为减少此种风险，出口商在出口时应做好信用调查，必要时要求对方开立保兑的不可撤销信用证。（2）政治风险。指进口国家的进口管制、外汇管制及政治稳定性等。（3）汇兑风险。出口商可以在外汇市场上预售远期外汇来避免这种风险。例如在信用证上规定一个汇率，如将来汇价变化对卖方不利时可由对方给予补偿。（4）运输风险。出口商应投保，如有需要，在信用证装运条款中作特别说明，如运费变动条款，以避免出现不测情况导致出口商损失。（5）市场风险。因为商品买卖涉及两周以上的市场，其价格及市场情况的变化复杂，出口商除作好市场调查外，在实务中别无其他更好方法。

12. 何谓不可撤销信用证，其办理手续如何？

不可撤销信用证，即信用证一旦寄达受益人以后，在其有效期内，非经开证申请人、开证银行、保兑银行或受益人等有关各方面的同意，不得将该信用证的条件作片面的取消或修改。不可撤销信用证通常在证端注有：Irrevocable”（不可撤销）字样，在证末有下述条款：“We hereby agree with the drawers, endorsers and bona fide holders of drafts drawn under and in compliance with the terms of this credit that such drafts will be duly honoured on presentation to the drawee.”（我行在此间汇票的出票人、背书人及合法持有人表示同意，凡根据本证规定的条件开具的汇票在提交付款人时即将照付。）如果在信用证上没有

载明：“不可撤销”字样，则视为不可撤销。

对于不可撤销信用证，依据《跟单信用证统一惯例》可作如下解释：

不可撤销信用证，在遵守信用证一切条款的条件下，构成开证银行一项确定的保证，即：（1）对即期付款信用证，履行即期付款；（2）对延期付款的信用证，于信用证条款中所确定的到期日付款；（3）对承兑信用证；①凡由开证行承兑者，承兑受益人出具的以开证行为付款人的汇票，并于到期日支付票款，或②凡由另一受票银行承兑者，如信用证内规定的受票银行对以其为付款人的汇票不予承兑，应由开证行承兑并在到期日支付受益人出具的以开证行为付款人的汇票；或者，如受票银行对汇票已承兑，但到期不付，则开证行应予支付；（4）对议付信用证，根据受益人依照信用证出具的汇票及/或提交的单据，向出票人及/或善意持票人履行付款，不得追索。

13. 在什么情况下，可以接受可撤销信用证？

在国际贸易中，也有使用可撤销信用证的情形，比如在以下情况下：（1）进出口业务是属于总公司和子公司之间或总公司与分公司之间的，不过此种贸易不常使用信用证支付方式；（2）产品销路好。如进口商拒收则转售容易；（3）在海关仓库备有现货，随时可装船，即使买方发出撤销信用证通知，出口商也可以在通知生效之前办理装船备单押汇。

依《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第八条，可撤销信用证可不事先通知受益人而随时修改和撤销。但开证银行对办理该信用证通知和被授权付款，承兑或议付的分支行或其他银行，在收到开证银行的修改或取消通知前，依照信用证及以前所收到的任何修改条款所进行的任何付款、承兑或议付，则仍必须负责偿还。

我国在进行对外进出口贸易中，一般不接受可撤销信用证。

14. 在我国是否可接受可撤销信用证？

可撤销信用证是指开证可以不经受益人同意也不必要事先通知受益人，在议付行议付之前，有权随时撤销信用证或修改信用证内容。这种信用证对受益人收款没有多大保障，在国际贸易上极少采用。按照《跟单信用证统一惯例》上解释，凡是信用证上注明“可撤销”字样的就视为可撤销的信用证。我国在出口业务中，一般不接受可撤销的信用证。

15. 信用证的转让手续如何办理？应注意哪些事项？

如果信用证注明为可转让的，受益人有权指示通知行或议付行，把开具汇票的权利一次全部或部分转让给另一个人使用。转让以后，第二受益人履行交货并领取货款，但第一受益人仍然负有合同内规定的卖方的义务。信用证的转让，应根据《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第四十八条的规定办理。可转让信用证第一受益人在向转让行申请办理转让手续时，只须提交原正本信用证及其修改本（如果有的话）和转让申请书，转让行办理转让手续后即发给转让通知书，并通常将其中一份副本寄送给开证银行以示通

知。一般信用证转让书须具以下内容：①信用证号码、日期、开证银行。②金额。③受让人及其地址。④商品名称。⑤单价。⑥最后装船日及提交期限。⑦转让人及其签章。⑧银行核对签名。

关于办理信用证转让手续时所应注意事项，此处根据《跟单信用证统一惯例》第四十八条的规定作以下说明。

(1) 可转让信用证，是指该信用证的受益人发出指示，要求将信用证的全部或一部转让给另一个或数个第三者（即第二受益人）使用。

(2) 被要求办理转让的银行，不论该信用证经其保兑与否，并无接受办理该项转让的义务，除非其转让的范围和方式为该银行所同意者，并且该银行应收的转让费用已经付清。

(3) 除非另有规定，有关转让的银行费用应由第一受益人支付。

(4) 经开证银行特别规定“可转让”的信用证方得转让。如：“可分割”、“可分开”、“可转户”和“可转移”之类的措词，并不能使信用证成为可以转让的。如使用此类措词，可不予以置理。

(5) 可转让信用证只限转让一次。在信用证准许分批装运的条件下，可转让信用证得分别按数部分办理分割转让（其总额不超过信用证金额），此项分割转让的总额得视作信用证的一次转让。信用证只能按原证规定条款转让，但信用证金额或任何单价可以减低，有效期限和装运期限可以缩短；此外，可以用第一受益人名称替代开证申请人名称，但如原信用证规定开证申请人的名称必须在发票以外的其他任何单据上列入时，则必须依此办理。

(6) 第一受益人有权用本身发票更换第二受益人发票，前者金额不得超过信用证所规定的原金额，并可按照原单价（如原信用证有此规定者）开立。第一受益人于更换发票时可在该信用证项下支取其本身发票和第二受益人发票之间的差额。

如信用证已被转让，第一受益人本可以其本身发票替换第二受益人的发票，而在被第一次要求而未照办的情况下，转让行则有权将所收到的该信用证项下单据，包括第二受益人发票，寄送开证银行，并对第一受益人不再负责。

(7) 除非信用证另有特殊规定，可转让信用证的第一受益人可将该信用证转让给本国或另一国的第二受益人。第一受益人有权要求在信用证的受让地，在原信用证规定的有效期内，对第二受益人付款或议付。这样做并不损害第一受益人日后用本身发票更换第二受益人发票和支取应得差额的权利。

除此，在信用证转让业务中，还应注意以下事项：

(1) 注意信用证转让的条件限制。信用证的转让以一次为限，但信用证另有规定者不在此限。按 UCP500 规定，将已转让信用证再转让给第一受益人，不属被禁止转让的范畴。信用证对受让人有无限制，对转让地区有无限制。

(2) 私人转让的信用证对受让人来说风险较大，不宜轻易接受。

(3) 申请全部转让时，银行首先审查申请人是否为合法正常的申请人，再把全部转让通知书和原本信用证及其背面记载转让事实交给受让人。按 UCP500 规定，在申请转让

时并在信用证转让前，第一受益人必须不可撤销地指示转让行，说明它是否保留拒绝允许转让银行将修改通知给第二受益人的权利。如转让行同意按此办理，则必须在转让时，将此指示通知第二受益人。

（4）申请部分转让时，除核对申请人是否合法正常外，承办银行应在原信用证上将转让金额或转让有关的货品名称予以记载，然后交还受益人，且在信用证部分转让书上注明转让金额等附上信用证原本交给受让人，有的银行则在信用证原本上直接加注受让人，转让金额以及其他相关条件，然后，由承办银行签字。另按 UCP500 规定，如信用证转让给一个以上的第二受益人，其中一个或几个第二受益人拒绝接受信用证的修改，并不影响其他第二受益人接受修改。对拒绝接受修改的信用证而言，该信用证视作未被修改。

16. 信用证未言明可转让，但规定“第三者托运人可接受”。这是否表示信用证可转让？

这并不表明该信用证可转让。关于信用证的转让问题，国际商会（ICC）500 号《跟单信用证统一惯例》第四十八条 a 分条中规定，可转让信用证系指信用证的受益人（第一受益人）可要求转让行将该信用证全部或部分转让给一个或数个受益人（第二受益人）使用的信用证。在 b 分条中又明确指出，唯有开证行在信用证中明确注明“可转让”，信用证方可转让。

而所谓“第三者托运人”是指提单（B/L）上所示的托运人为信用证受益人以外的第三人时的该托运人。常为运输报关行（Forwarding Agent），有时亦为开证申请人（中间商或进口商）或其它关系人。注明有“Third party shipper acceptable”的信用证，如果未标明“可转让”，其它货运单据（如商业发票、重量单等）仍需由信用证受益人出具。可见，信用证只有明确标明“transferrable”，才是可转让信用证。

17. 可转让信用证转让后，第一受益人是否享受权利及担负义务？

在可转让信用证项下，第一受益人有权指示转让行，把开具汇票的权利一次全部转让给另一个人使用。受让人称为第二受益人，信用证转让以后，第二受益人履行交货并领取货款。但第一受益人仍然负有合同内规定的卖方的责任。所以，信用证一经转让，受让人就可享受凭信用证条款开立汇票领取票款的权利。受让人与信用证申请开证人无直接权利与义务关系，所以，万一发生受让人违约或履行合同不当，开证申请人可直接向信用证第一受益人索赔，而由第一受益人与受让人来交涉。

依据《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第四十八条解释：可转让信用证只限转让一次。在信用证准许分批装运的条件下，可转让信用证得分别办理分割转让（其总额不超过信用证金额），此项分割转让的总额得视作信用证的一次转让。信用证只能按照原证条款转让，但信用证金额或任何单价可以减价，有效期限和装运期限可以缩短；此外，可以用第一受益人名称替代开证申请人名称，但如原信用证规定开证申请人的名称必须在发票以外的任何其他单据上列入时，则必须依此办理。

第一受益人有权用本身发票更换第二受益人发票，前者金额不得超过信用证规定的原

金额，并可按照原单价（如原信用证有此规定者）开立。第一受益人于更换发票时可在该信用证项下支取其本身发票和第二受益人发票之间的差额。

如信用证已被转让，第一受益人本可以其本身发票替换第二受益人的发票，而在被第一次要求而未照办的情况下，付款、承兑或议付银行有权将所收到的该信用证项下的单据，包括第二受益人发票，寄送开证银行，并对第一受益人不再负责。

在申请转让时并且在信用证转出之前，第一受益人必须不可撤销地指示转让行，说明它是否保留拒绝允许转让行将修改通知给第二受益人的权利。如转让行同意按此条件办理转让，它必须在办理转让时，将第一受益人关于修改事项的指示通知第二受益人。

除非另有约定，转让行所涉及转让的费用，包括手续费、成本费或其他开支，应由第一受益人支付。

18. 对于电报偿付条款信用证的应用中应注意什么问题？

即期信用证可分为单到付款和电汇偿付两种。在单至付款信用证项下开证银行或指定的付款银行收到符合信用证条款的汇票和单据后，立即付款。开证人（进口商）也应于单到立即向开证行付款赎单。电报偿付信用证项下，出口地议付银行在收到受益人提交的单据经与信用证条款核对无误后，用电报或电传要求开证银行或指定的付款银行立即付款。电文中声明单据与信用证条款相符，并已按信用证规定寄送。开证银行或指定的付款银行接到通知后立即以电汇方式向议付银行偿付。这种信用证，从出口人交单到开证银行付款的过程仅需二三天，大大有利于加快出口商的资金周转，特别是在大金额交易中更为重要。

按照信用证偿付条款规定，大致有以下 4 种情况：（1）偿付条款规定向开证行 T/T 索汇。（2）偿付条款规定向偿付行 T/T 索汇。（3）偿付条款没有明确规定是 T/T 索汇，还是用航邮索汇，但如果交易金额较大，仍可电索。（4）偿付条款规定凭索汇证明书（即单证相符证明等）付款者可考虑 T/T 索汇，此时如金额较大，邮程利息远远大于电索费用时，可使用电索。

一般在偿付条款中，如果卖方认为有必要电索，可要求在信用证中明白注上 T/T 字样，以避免异议。

按我国制单结汇的经验，在这种电汇偿付业务中，应注意以下几点：（1）议付行选择出口地的中国银行或其代理机构。（2）一般要求开证行一接到电报或电传后即行付款。（3）议付行指示开证行或偿付行一经付款就立即通知议付行以便查询。（4）如结汇货币为第三国货币，开证行须通过偿付行付款，并选择资信较好，且与中国银行有代理关系的银行为偿付行。（5）加强与客户和议付行联系，要求议付行告诉偿付行名称，要求客户告诉偿付行电汇付款单编号，便于查询。

19. 按照《跟单信用证统一惯例》（UCP）第 48 条解释，信用证必须在确切表明“可转让”时方可转让，但当国内信用证（Local L/C）发生转让时其法律效果如何？

信用证受益人本身并非货物的供应商但又不想让对方知道自己不是供应商，同时也不

想让对方知道自己是以廉价购得货物后再行转卖给对方，此时出口商便可向通知银行凭已开立的信用证开立另一张信用证给供应商。这时开给供应商的信用证即为本地域国内信用证（Local L/C）。本地信用证与原信用证相比只在以下四个方面不同，（1）受益人为供应商，（2）申请开证人是原信用证受益人，（3）金额较原信用证金额小，（4）信用证有效期限比原信用证有效期限短。本地信用证与可转让信用证都是贸易商为谋求中间商利润，而本身非供应商时的一种做法。但二者有以下两点区别：

一是可转让信用证是将出口商（原受益人）为受益人的信用证金额全部或一部分转让给供应商，并允许其使用；本地信用证则与原信用证个别独立，两者同时存在，但其内容则是根据原信用证而开立。

二是就信用证的转让而言，可转让信用证需有申请人及开证银行的允许才行，而本地信用证的开立则与国外开证银行以及进口商无关。对于可转让的信用证，其第一受益人与第二受益人处于同等地位，而对于本地信用证其受益人对于原信用证的申请人（进口商）以及开证行均无请求权，但是他获得了本地信用证开证银行的付款保证。但应注意，对于国内信用证的受益人而言，如欲修改信用证，则必须待原证受益人征得开证人同意后方能修改，因此修改程序较可转让信用证复杂。另外，国内信用证的申请人必须确保国内信用证有关条款与原信用证相互衔接，以免凭国内信用证受益人的相符单据付款后，因单据与原信用证不符而遭到原证开证行的拒付。

20. 信用证未载明“可转让”时，能否转让？

《跟单信用证统一惯例（1993年修订本）》第四十八条“可转让信用证”b分条规定，唯有开证行在信用证中明确注明“可转让”，信用证方可转让。使用诸如“可分割”、“可分开”、“可让渡”和“可转移”之类措词，并不能使信用证成为可以转让的。如使用此类措词，可不予以置理。所以对于信用证未载明“可转让”时视为不可转让。

21. 由国外客户开来的信用证原为不可转让，当受益人请求对方更改为可转让时，对方竟不经受益人同意，将受益人的名称改为另一贸易商的名称。请问这种片面修改是否合法？原受益人可否坚持其权益？

不可撤销的信用证，在遵守信用证一切条款的条件下，构成开证银行一项确定的保证，未经一切有关方同意，此担保不得修改或取消。未经一切有关方同意，接受部分修改亦属无效。

所以，不可撤销的信用证没有经过信用证全体关系人（包含信用证受益人在内）的同意不得随便修改或取消。在本例中，只要买方开来的是不可撤销的信用证，受益人对其不利于自己的修改可不予接受。对于可撤销的信用证，可以不必事先通知受益人而随时修改或取消。但开证银行对办理该信用证的通知行和被授权付款、承兑或议付的分支行或其他银行，在收到开证银行的修改或取消通知前，依照信用证以及以前所收到的任何修改条款所进行的任何付款、承兑或议付，则仍负责偿还。

在实务中，不可撤销信用证变更受益人，开证行应请通知行取得原受益人的同意后，

收回原信用证再将之与信用证修改证书一同交给新的受益人。对原受益人来说信用证已失效，对新受益人来说才可以利用修改后信用证。本例中，只要原受益人所持的是不可撤销信用证，对于卖方的片面修改可提出异议，在不交出原信用证时，仍将占有原信用证中所规定的权益。如果例如系贸易合同中规定买方开出可转让信用证，但实际上开来不可转让信用证，此时卖方宜提出修改信用证。

22. 如果信用证未注明可转让，是否可凭受益人出具的转让同意书予以转让？

《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订）在第四十八条第 b 分条规定：信用证特别规定“可转让”时方得转让。所以，信用证中未注明可以转让，仅凭受益人出具的转让同意书不能转让。可转让的信用证是基于买方对卖方的信任而开立，不可转让信用证便没有这种信任关系，所以如果要转让，除非得开证申请人同意外，还得经开证银行将原不可转让信用证添加“Transferable”（可转让）字样。

23. 贸易商将可转让信用证转让给制造厂家，厂商是否可要求该贸易商提出“付款保证”？

由贸易商转来的可转让信用证，厂商既可以要求贸易商提供付款保证，也可以不作此项要求。信用证是银行的一种付款承诺，但如果厂商对开证银行不信任，或者在可转让信用证中有“押汇须经原受益人或其他第三人副署”或其他类似条款（在可转让信用证业务中，由于受益人责任很大，第一受益人往往会要求第二受益人在押汇时提供的商业发票需由第一受益人副署，或在信用证中规定受让人须提供由第一受益人出具的检验证书时始押汇），厂商为谋求安全收汇，可以要求贸易商提供付款保证。除此，假如信用证中并没有规定什么对厂商不利条款，或者是出于对开证银行信任，厂商就没有必要让贸易商开出付款保证了。

24. 贸易商将可转让信用证分别转让给甲、乙两个厂商，信用证规定在一定时期内分两次装船，每次为 10000 公斤。甲、乙两个厂商第一次各装 5000 公斤，甲厂按期交货，而乙厂因故无法交货，请问该信用证是否仍然有效？甲厂的货款是否有保障？

可转让信用证只限转让一次。在信用证准许分批装运条件下，可转让信用证得各自办理分割转让（其总额不超过信用证金额），此项分割转让的总额得视为信用证的一次转让。

卖方之所以能够将信用证转让给第三者，是基于买方对卖方的信任，并在信用证中获得允许。但第二受益人与买方并无直接关系。买卖双方按贸易合同来办理各项事务。《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第四十一条规定：如信用证规定在指定时期内分期装货，其中任何一期未按期装运，信用证对该期和以后各期货款均告失效，除非信用证另有规定。所以，本例中信用证规定在一定期间内分两次装船。且每次为 10000 公斤，而且由于乙厂因故无法交货致使贸易商在第一次只能装运 5000 公斤，那么，该信用证已失效，并且，甲厂货款也没有保障。

25. 受益人请求办理信用证转让，转让行是否可以拒绝？信用证的转让是否可将《跟单信用证统一惯例》第四十三条所规定的提示单据期间缩短？

《跟单信用证统一惯例》第四十八条 c、f 分条分别规定如下：

c. 除非转让银行明确同意其转让范围和转让方式，否则该银行无义务办理转让。

f. 除非另有约定，转让银行所涉及转让的费用，应由第一受益人支付。如果转让行同意转让信用证，在付清此类费用之前，转让行没有必须转让的义务。

由上可知，转让信用证是转让行的权利，而非义务，转让行可拒绝办理可转让信用证的转让。

UCP500 第四十三条规定，凡要求提交运输单据的信用证，还须规定一个在装运日后按信用证规定必须交单的特定期限。如未规定该期限，银行将不接受迟于装运日期后二十一天提交的单据。但无论如何，提交单据不得迟于信用证的到期日。由于 UCP500 第四十八条 h 分条明确规定，转让信用证时，根据第四十三条确定的最后交单日期可以缩短，所以信用证的转让可以将提示单据期间缩短。

26. 在三角贸易中，如买方是在菲律宾，原信用证由买方开到日本一家贸易商，再由日本此贸易商从银行开出姊妹信用证。请问日本这家贸易商的姊妹信用证与买方的原信用证的关系是什么？

姊妹信用证即背对背信用证，虽然姊妹信用证是依据原信用证开出，但是两证之间系个别独立，同时存在的信用证。原信用证下的通知银行变成姊妹信用证下的开证银行，原信用证下的受益人变成了姊妹信用证的开证人，姊妹信用证的条款要依原信用证为依据，除此，两证没有别的关系。

27. 什么是担保信用证？它与银行保函有何不同？

担保信用证（即备用信用证）与一般信用证不同，一般信用证是开证银行向受益人及一切关系人所作的在遵守信用证的条件下承诺付款的文件；而担保信用证，它是开证银行向出口地贷款银行提出的一项保证书，证内要求出口地银行贷款给指定人，并承诺贷款银行有依照信用证条件对其应收回的货款、手续费及利息，开具以开证银行为付款人的即期汇票要求兑付的权利，因此担保信用证不是用来以清偿货款为其主要目的，而是以通融资金并起担保付款作用为其主要目的。因此这种信用证实际上是开证银行向出口地贷款银行提出偿付贷款的担保书，它同银行保函也有区别。两者区别主要是：担保信用证是开证银行向出口地贷款银行提出偿付贷款的保证，因此，只有贷款银行凭该证付款以后，才能开具以开证银行为付款人的即期汇票要求兑付。而保函则是被保人首先承担付款的责任，只有被保人无偿付能力时，开证银行才实现其保证付款的承诺，这是在付款的程序以及开证银行所承担的责任方面的区别。

28. 开担保信用证的银行，是否必须为商业银行？其他银行是否也可以？

担保信用证（即备用信用证）是一种特殊形式的光票信用证，是代表开证人对受益人承担一项义务的凭证。在此凭证中，开证银行承诺偿还开证人的借款，或开证人未履行合同时，保证为其支付。备用信用证是在有些国家，例如美国、日本禁止银行开立保证书的情况下，为适应对我经济贸易的往来的实际业务需要而产生的，其用途大致是与银行保证书相同。

1983 年《跟单信用证统一惯例》的一个重大发展，是把备用信用证（担保信用证）明文规定包括在它的范围里面，但统一惯例并不适用于银行保证书，后者只能参照国际商会的《合同保证统一规则》或《见索即付保函统一规则》解释。由于在银行保证书业务中的一些障碍和麻烦，使一些银行愿意使用担保信用证提供银行担保，而且，担保信用证的开证银行不限于商业银行，只要银行信誉可靠，即可开出为受益人所接受的担保信用证。

29. 进口单位接到国外银行开来的履约保证用的银行保证书（如信用保证书或信用证书），应注意哪些问题？

进口单位接到国外银行开来的履约保证书，必须注意审核保证书的每一条内容，注意其规定我们是否能接受，如不能接受当予以退还并请其修改，以免事后引起争执。现根据一般银行履约保证书内容作一说明。

（1）作为保证人的银行。要了解作为保证人的银行的政治态度和资信情况。我们原则上既不跟那些在政治上敌视我们的银行打交道，也不跟那些与我国没有外交关系的国家或地区的银行往来。（2）担保内容。注意其与合同相符。（3）开证日期与有效日期。该有效期限是否与其合同规定相符且可否接受，是否以本地时间为准。（4）保证书号码。（5）受益人。其是否为本进口单位，其名称、地址是否正确。（6）委托开证人。（7）保证金额。其可否接受（因为保证金额代表银行责任限度），其大小写金额是否一致且与合同有无相抵之处。（8）供应商或制造商。（9）责任条款。有无不利于本进口单位的特别条款。（10）银行签章。如经核对无误后方能接受。（11）如以信用证方式，须注明不可撤销。（12）对本进口厂家所提示的文件限制是否能接受。

30. 银行保证书有哪几个主要当事人？

银行保证书的当事人主要有三个：

（1）委托人（Principal），又称申请人，即要求银行开立保证书的一方。

（2）受益人（Beneficiary），即收到保证书并凭以索偿的一方，是委托人的相对方。

（3）保证人（Guarantor），也称担保人，即开立保证书的银行、保险公司等金融机构。保证人根据委托人的申请在委托人提供一定担保的情况下向受益人开具保证书。

31. 什么是见索即付保函？

国际商会于 1991 年通过《见索即付保函统一规则》，并以第 458 号出版物公布于众。《见索即付保函统一规则》规定，见索即付保函是指银行、或者担保公司、保险公司、或

者其他金融机构以及商业团体或个人（统称担保人）应某项商业交易的一方当事人（即开函申请人）的要求，以其自身的信誉向商业交易项下的另一方当事人（受益人）担保该项交易某种责任或义务的履行而作出的一种具有一定金额、一定期限、承担某种支付责任或经济赔偿责任的书面付款保证承诺。

32. 国内某厂为向银行借款，经国外的外汇银行开来担保信用证作保证时，本国银行对此种信用证应注意哪些事项？如果信用证条件为某年某月某日起至某年某月某日，假如此厂商在一定金额限度内向银行借款未得贷款时，可开出汇票检附（Certificate）向开证行请求赔偿，则银行可否允许此种借款随还随借，循环借款？或须再向开证银行将原L/C修改加上准许循环借贷的条件？有何理由？

对于国外银行开来作为贷款银行放款保证用的担保信用证，贷款银行应从以下几个方面考虑：（1）是否是不可撤销信用证，一般不接受可撤销的担保信用证。（2）应载明“除有特殊约定外，本信用证适于《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）”。（3）担保信用证的国外开证银行的资信情况，一般认为第一流的银行开出担保信用证方安全可靠。（4）规定以我方为准的有效期或到期日。如果接受以开证行所在地为准的信用证有效期或到期日，会给贷款银行安全及时收款带来一些风险。（5）汇票检付（Certificate）由谁出具问题，以由受益人即贷款银行出具最为稳妥。（6）贷款利率。

如果担保信用证只规定了有效期限，如果借款方随还随借，就构成了循环借贷。借款银行如果不予借款，借款方可开出汇票、检附（Certificate）向开证银行请求赔偿。为避免如此事情发生，开证银行最好在担保信用证上注明“可以循环使用”。

33. 什么是议付信用证？

标明“议付兑现”（available by negotiation）的信用证称为议付信用证。UCP500首次明确了议付的定义，即：“议付意指被授权议付的银行对汇票及/或单据给付对价。仅单核单据而未给付对价并不构成议付。”

值得注意的是，UCP400规定，议付信用证需要即期或远期汇票。UCP500对此作了改动，规定议付信用证可不要求开立汇票；如要求开立汇票，则只能为即期汇票。

34. 私下转让的可转让信用证（Transferable L/C）效力如何？接到这种信用证应注意哪些问题？

信用证转让方式以转让是否经过银行分为私下转让和经由银行转让。私人转让是以由原受益人开具一“权利转让书”，连同信用证交付给第二受益人即可，并不经银行办理，然后由第二受益人自己办理押汇。对于第二受益人来说，如信用证是伪造或信用证内容有误，同时不通过银行，银行对此无以知晓也无从通知，第二受益人要担当较大风险。实务上，信用证上明示有“可转让”时，必须通过转让行办理信用证的转让事宜。

35. 有些银行开出的信用证有关于汇票的规定：“draw without recourse on the draw-

ee”，请问上列无追索权（without recourse）是对出口商、进口商还是对开证银行无追索权？

“draw without recourse on the drawee”意为以某某人为付款人，汇票不受追索。在信用证业务中，开出汇票的是出口商，而且事实上也就是出口商为了保证自己不至于遭受追索而规定此项条款，因此上列无追索权是指对出口商无追索权。

36. 汇票上“无追索权”是指什么意思？

按照各国票据法的规定，汇票的各债务人（包括出票人、背书人）对持票人负连带责任，所以倘若汇票经过转让，当被付款人或承兑人拒付时，最后的持有人有权向所有“前手”中一人或数人或全体行使追索权，一直追索到出票人。有时背书人为了摆脱这种责任，就在背书时加注“免予追索”（Without Recourse）字样，这种汇票如遭拒付，执票人在向前手追索时，就不能向该背书人追索，而只能越过他而向其他背书人追索。

根据票据法的一般原则，凡是善意并支付了对价而取得汇票的人，包括背书受让人都称为正当的执票人。正当执票人可享有优先于其前手的权利，不因其前手对票据的权利有瑕疵而受损。无论是票据的出票人或该让与人的任何前手得以对抗该让与人的抗辩事由，原则上都不能用以对抗正当执票人。各国票据法都承认这一原则，其目的是为了保护善意的受让人，保证票据的顺利流通。接日内瓦公约规定，出票人不得免除其对款义务。因此，如果出票人在汇票上载有“不受追索”（Without Recourse）字样，这在法律上是予以承认的（但英国却认为可以这样做）。

我国没有参加关于汇票本票统一法的日内瓦公约，但在对外贸易清算中，有时也适当地参照上述日内瓦公约的有关规定来处理一些有关汇票的问题。

37. 开证银行在开立带有“无追索权”（without recourse）字样的信用证时对开证银行有何利弊？

信用证上如载有“With Recourse”字样，称为有追索权信用证。信用证如载有“Without Recourse”字样，称为无追索权信用证。如果信用证中无“With Recourse”也无“Without Recourse”则为有追索权信用证。凭有追索权信用证开出的汇票，万一汇票遭到开证行或付款人拒付时，汇票持有人可向其前手追索票款；反之，对于无追索权信用证项下汇票，如汇票遭拒付时，汇票持有人不能向前手请求偿还票款。

在世界各国票据法中，有的国家承认凭无追索权信用证开具汇票没有追索权，但有的国家或地区不予承认。而且，在实务上，凭无追索权信用证开出的汇票，万一开证银行发现有瑕疵拒付时，押汇银行因无法向出口商追索，可能会与开证银行的提议对抗，以致引起争执。所以，开证银行一般不情愿开立无追索权的信用证。另外，带有“无追索权”字样的信用证由于汇票受让人不能向其前手进行追索，因此议付行也不愿对该信用证项下的汇票及/或单据进行议付。

38. 银行坚持必须将无追索权的信用证改为有追索权的信用证，才肯接受押汇，这是

否合理？

无追偿权的信用证项下汇票如遭开证银行或付款人拒付时，押汇银行不能向受益人行使追索权。对此，有些国家法律予以承认，有些则不予承认。当然，如押汇银行所在国法律与此无追索权规定相抵时，押汇银行仍可不必要求将无追索权信用证改为有追索权信用证。但如押汇银行为维护自己利益坚持这样做，信用证受益人亦无办法对抗，因押汇银行与开证银行之间是一种业务关系，押汇银行也没有必须接受押汇的义务。

39. 何谓保兑信用证（Confirmed L/C）？应如何签发？

根据开证行的授权或要求，另一家银行（保兑行）对不可撤销信用证加具保兑，当信用证规定的单据提交到保兑行或任何另一家指定银行时，在完全符合信用证规定的情况下，便构成保兑行在开证行之外的付款、承兑汇票或议付的确定承诺。由另一家银行加具保兑的不可撤销信用证称为不可撤销保兑信用证。特殊地，根据英国银行的习惯，保兑即是指自身的保兑，而不是指另一家银行加以保兑，它等同于不可撤销，所以，英国银行开出的保兑信用证其实就是不可撤销的信用证。信用证经过另一家银行保兑后，就有两家银行对受益人负责，一家是开证行，一家是保兑行。

信用证之所以需要保兑，是因为有些国家经济欠发达，开证银行规模较小，因而使受益人根据信用证所开出的汇票及/或单据未必能如期兑付。在保兑信用证中，保兑银行所负担保责任是绝对的，而不是开证行不能履行义务时，保兑银行才负责。保兑银行与开证行必须对受益人及对曾就受益人根据该保兑信用证所签发汇票及/或单据兑付的银行，共同或单独负责。保兑行所负责任在内容和形式上与开证行完全相同。根据《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第九条b分条解释，保兑银行担负以下责任：

根据开证行的授权或要求，另一家银行（“保兑行”）对不可撤销信用证加具保兑，当信用证规定的单据提交到保兑行或任何另一家指定银行时，在完全符合信用证规定的条件下则构成保兑行在开证行之外的确定承诺：

（1）对即期付款信用证，履行即期付款；

（2）对延期付款信用证，于信用证条款所确定的到期日付款；

（3）对承兑信证，（a）凡由保兑行承兑者，承兑受益人出具的以保兑行为付款人的汇票，并于到期日付款，或（b）凡由另一受票银行承兑者，如信用证规定的受票银行对以其为付款人的汇票不予承兑，应由保兑行承兑并在到期日支付受益人出具的以保兑行为付款人的汇票，或者，如受票银行对汇票已承兑，但到期不付，则保兑行应予支付；

（4）对议付信用证，根据受益人依照信用证出具的汇票及/或提交的单据，向出票人及/或善意持票人予以议付，不得追索。

开证申请人须开出保兑信用证时，一般在开证申请书（Application for Commercial letter of Credit）中说明需开出“Confirmed L/C”（保兑信用证），而且，需要另加缴保兑费用。开证行在信用证上应注明“Confirmed”（保兑）字样，此外还写明保兑义务，如“At the request of our correspondent, we confirm the credit and thereby undertake to honour each draft drawn and presented as above specified.”（经我们往来行的要求，我们保兑本信用证并

对根据上述规定开出和提示的每一张汇票承担付款责任。)

40. 买方购货要求开立 120 天信用证，利息由买方负担，卖方要求买方所开信用证应经卖方指定的银行保兑，此时应如何辨别信用证有没有经指定银行保兑，在信用证上有没有文字表示？

实务中，有两种表示保兑的方法，一种是保兑银行发一封保兑通知给受益人表示对.....信用证保兑。另一种通常在证首注明“保兑”(Confirmed)字样，并在信用证中写明保兑义务：“As the request of our correspondent we confirm the credit and thereby undertake to honour each draft drawn and presented as above specified.”(经我们往来行的要求，我们保兑本信用证并对根据上述规定开出和提示的每一张汇票承担付款责任。)而且，通常还须有保兑行签字。

41. 请说明一下直接付款信用证 (Straight L/C) 应注意哪些问题？

在直接付款及用证下，开证行的义务仅扩展至受益人以支付汇票及/或单据，它并未将开证行的许诺和义务给予除指名受益人以外的任何人。直接付款信用证通常在开证行所在国到期。对于直接信用证，受益人应注意下列事项：(1) 如直接信用证的付款银行不在出口地，且信用证有效期限也不是以出口地时间为准，此时应注意提前邮递单证以便办理付款。(2) 如直接信用证中规定有“Documents must be presented for payment within... days after L/C”(须于提单签发...日内提示付款)，而此“...日”限制又紧时，受益人不易于该期限内通过本地外汇银行向国外付款银行提示付款。

另外，直接信用证与议付信用证对于开证银行的责任规定也有异。

Negotiation Credit :

We hereby agree with the drawers ,endorsers and bona fide holders of drafts drawn under and in compliance with terms of this credit , that such drafts will be duly honored on due presentation and on delivery of documents as specified to the drawee bank. (凡根据本信用证并符合其条款而及时向付款行提交的汇票，本行保证对发票人，背书人及善意持有人及时履行付款义务。)

Straight Credit :

We hereby agree with you (beneficiary) that all drafts drawn under and in compliance with the terms of credit will..... (凡根据..... (与上同) 本行保证对受益人及时履行付款义务)

Negotiation Credit :

Drafts must be negotiated not later than... (汇票须于...时以前议付)

Straight Credit :

Drafts must be presented to the drawee bank not later than... (汇票需于...时之前提示给付款银行)

银行和其他金融机构可以选择购买受益人的汇票及/或单据，然而在直接付款信用证下购买受益人汇票及/或单据的银行和其他金融机构，没有得到对于开证行的索偿权利，

他们仅能代表受益人提交汇票及/或单据。

42. 从美国收到信用证一张，有如下条款：“**Beneficiary's Statement with the wording : Seller represents that the merchandise sold hereunder is not being sold to at less than its fair value , as that term is defined in the United States Anti - Dumping Act of 1921 , as amended , and seller further warrants the non - applicability of dumping duties under that Act with respect to the merchandise sold hereunder.** ”请问此种陈述的作用何在？对出口商有什么不利？

该陈述的中文大意为：受益人（出口商）应作如下声明，其销售的商品的价格应不低于美国1921年反倾销法规定的公正价格。出口商还应保证其所售商品不被征收反倾销税。

此段陈述对出口方的不利之处在于，一旦其出售商品价格被美国海关认为低于其公平单价而属倾销性质，卖方应负全部责任，并负担全部倾销税。它实际上是进口方用来将可能的倾销税转移给卖方的手段。因为在所规定的贸易条件中，进口关税一般均由进口方缴纳。因此，出口方应对其商品售价予以注意，以免出现于己不利的情况。

43. 自美国开来的信用证，往往要求在发票上面要注明“**This is arm's-length transaction**”，请问这是什么意思？

“arm's-length transaction”是美国对交易形式的一种规定，它说明在这类交易中，交易双方是相互独立的，除买卖关系外，他们之间没有其它联系，根据美国有关法律的规定：“An arm's-length transaction is a transaction between a buyer and seller independent of each other i. e. , persons who are not related in any respect specified in section 402 (g) (2) of the Tariff Act of 1930 as amended”而在1930年修订的税法（Tariff Act of 1930 as amended）中，对“有联系的人”（related persons）是这样规定的：

– Members of a family including brothers and sisters (Whether by whole or half blood) spouse ancestor , and lineal descendant ;

– Any officer or director of an organization and such organization ;

– Partners ;

– Employer and employee ;

– Any person directly or indirectly owning , controlling or holding with power to vote 5 per cent or more of the outstanding voting stock or shares of any organization and such organization ; and

– Two or more persons directly or indirectly controlling , controlled by , or under common control with any persons.

（ – 家庭成员，配偶，祖先及直属后代

– 一个组织中的管理人员或管员

– 合伙人

- 雇主和雇员；
- 任何人直接或间接地拥有、控制、掌握一个企业中 5% 的未发行普通股；
- 两个或更多受任何人直接和不直接控制的人。)

44. 有一外来信用证，其开证银行如下：The Eastern Bank, Limited (Incorporated in England) Wholly – owned subsidiary of THE CHARTERED BANK (Incorporated By Royal charter 1853) 请问，对此应如何解释？请问按 UCP500 规定，应如何看待分支行的地位？

此开证行为在英国注册的法人组织 (The Eastern Bank, Limited 即东方银行有限公司)，该银行为 1853 年经皇家特许而成立的 THE CHARTERED BANK (渣打银行) 拥有全部股权的子公司。按一般法律规定，子公司与母公司属两个独立法律实体，子公司须承担单独法律责任，两者不附有连带法律责任。UCP500 在第二条最后一段增加了一项新规定，即：“就本惯例条款而言，一家银行在不同国家设立的分支机构均视为另一家银行。”目前大多数国家法律规定，分支机构不具有独立法人资格，银行总行与各分支机构属同一法律实体。“国外分支行作为另一家银行”的决定是“仅就 UCP500 各条款而言”，它仅适用于解释 UCP500 各条款的规定。作为惯例，UCP500 无权且并不能改变国外分支行的法律地位。

45. 在信用证条款中，误将“PART II”写成“PORT II”，请问，诸如此类的小错误，应要求客户修改还是在文件上将错就错写“PORT II”？

此类错误属于显而易见的小错误，对整个信用证内容并无损害，因此，似乎没有必要要求客户对信用证修改，在制作单据以备押汇时，为保证单证一致，可将错就错，打成“PORT II”以便顺利议付。但最好在发现信用证上述错误后，电传通知进口方，指出其错误，以免进口方其后利用所谓“单证不符”，借故拒付。

46. 对于信用证的修改条款卖方是否可以不予履行？如有于卖方不利的信用证修改条款，是否可以将其退回？

对于由买方主动提出的信用证修改条款，卖方应视信用证性质而定。如果信用证是可撤销信用证，则因可撤销信用证可不必事先通知受益人而随时修改或取消，所以，卖方只有按信用证修改条款行事。只是在实务上，卖方很少接受可撤销的信用证。

对于不可撤销的信用证，它是开证银行所提供的一项确实的付款保证，即如果符合信用证条件，开证银行将如期履行信用证付款、承兑或议付。这种不可撤销信用证，非经信用证各有关当事人同意 (包括开证申请人、受益人、开证银行、保兑银行)，对于信用证的片面修改和撤销一律无效。所以，如果卖方手持买方开来的不可撤销的信用证，对买方的修正条款加以审核，如认为此修正条款于己有利，可以接受。关于受益人 (卖方) 对信用证修改表示接受或拒绝修改的方法，UCP500 在第九条特作如下新规定：(1) 受益人须发出接受或拒绝修改的通知；(2) 如受益人未发出此项通知，则：a. 在其后向被指定

银行或开证行提交了符合经修改后的信用证单据时，将被视为受益人已接受了修改的通知，且从此时起该证即被修改；b. 如受益人提交的单据仅符合原证的要求，则在提交单据时，受益人须发出拒绝修改的通知，表明受益人拒绝了修改。

47. 国内某厂商接到信用证后，审核各项条款并没有发现不妥之处，但买主忽然自动修改信用证，列明一些对受益人（该出口厂）不利条款。在此情况下该厂家是否可以不理睬信用证的修正条款，而以原来信用证各条款为依据来装船备单押汇？

如果在不可撤销信用证支付方式下，卖方对买方开来的信用证修改条款，倘若认为于自己不利，自可拒绝。当然，在实务上，也不是这么死板，须采取灵活变通方式，这就是“穷则变，变则通，通则久”的道理。如果凭信用证修改条款致使卖方可能无法交单押汇时，卖方自不能接受，但也可与买方言明。如果信用证修改条款只是使卖方有些不便之处时，为避免以后出现买方对单证吹毛求疵，无理取闹，更有与开证行串通拒绝押汇之事，可与买方妥善协商，以避免引起不愉快的事情。按 UCP500 新规定，如受益人欲拒绝信用证的修改，他可采用如下两种方式处理：（1）受益人可以发出接受或拒绝修改的通知；（2）如受益人未发出此通知，日后受益人提交的单据如仅符合原证的要求，则在提交单据时，受益人须发出拒绝修改的通知，表明受益人拒绝了修改。

48. 在实际业务中，某些开证行为减少被动，在开立不可撤销信用证或随后的修改书中加列了如下条款：“除非受益人在一定时期内或某一特定日期前正式拒绝修改，届时任何修改将自动生效。”请问上述条款的法律效力如何？

国际商会银行委员会强烈反对上述错误作法。在第 1 号《阐明见解书》中，银行委员会阐明了其对上述作法的反对意见。这是因为，上述条款违背了 UCP500 第九条 D 分条第 1 款规定的不可撤销信用证的不可撤销性，并且将“受益人在特定期限内或特定日期前的沉默视作接受修改的假定也是与许多国家的法律相抵触的。因此，国际商会银行委员会明确指出：“开证行或通知行在不可撤销信用证或修改书及相应的通知书中加列的上述条款缺乏法律效力。”

49. 买方修改信用证增加条款，卖方是否可以通过银行加以拒绝？

对于可撤销信用证，受益人（卖方）无权对信用证的修改有任何异议，但是，可以根据贸易合同中对信用证的规定，对违反贸易合同的信用证修改条款提出抗议。对于不可撤销信用证，买方修改信用证增加某些条款，卖方如不接受，自可通过银行加以拒绝，并把信用证修正书退回。此时，应提防在将来押汇时，买方会对单证吹毛求疵，以此来难为卖方。

50. 不可撤销的信用证，在信用证未过期的情况下，具备何种理由才可撤销？

不可撤销的信用证一经成立，即构成开证银行一项确定的保证，除非有关各当事人同意，此项保证不得作片面修改和取消。

又《跟单信用证统一惯例》不是国际公约，也非法律，故不具备普通的法律的约束力，而只是国际商会推荐银行界采用的一套业务惯例。所以，即使在不可撤销信用证下，进口商如有充足理由或有法律条文可援而申请信用证受益人所在地法院要求下令受益人退还信用证，受益人也无别的办法。

51. 分期付款出口，第一批货物已经装运且汇票已经进口商承兑，此时能否修改信用证？

商业承兑远期信用证下，卖方向承兑行提示汇票和证内规定的单据，承兑行在“单单、单证”一致的情况下承兑汇票，并将已承兑汇票退交受益人。承兑行和开证行须对汇票的承兑和到期的付款承担责任。远期汇票一经承兑，除非别有异外事情，受益人的收款即有了保障。所以在分期付款形式下，第一批货物出口且汇票已承兑，如须对信用证修改，不至于影响第一批出口项下已承兑的远期汇票。另外，对于不可撤销的信用证，受益人可根据其利弊，对对方的修改要求可以接受也可以拒绝。不可撤销信用证未经信用证有关各当事人同意不得撤销和片面修改。

52. 信用证因有瑕疵而要求修改，如果在单据押汇后，国外信用证修改才到，请问该瑕疵是否因其修改，而可视为无瑕疵？

本题中，针对信用证有瑕疵，银行的解决方法可以是，在要求修改信用证的同时，采取下列措施之一：1、寄单托收；2、经受益人授权，函告或电告开证行，要求授权付款、承兑或议付；3、在受益人或另一银行担保的条件下，办理付款、承兑或议付。如果开证行因信用证有瑕疵而拒付，担保人保证退款负担利息和所有费用；4、征得受益人同意，办理保留追索权的付款、承兑或议付。即开证行拒付时，保留向受益人追索的权利。

银行因为采取了上述的措施，所以才敢于在修改的信用证没有到来之前，给予押汇。但比较细心的银行会认为既然已经押汇，单证也已寄出，或已以托收方式寄出单证，那么只有接到开证银行的付款通知后，才能解除担保付款书的付款责任，或直接向出口商付款。而比较宽松的银行会认为如果修改信用证的日期在押汇日或寄单日之前，原有瑕疵已被修改，可视为无瑕疵，如果修改日期在押汇日或寄单日之后，则仍视为有瑕疵。

53. 在信用证上常常看到这样的条款：“**Letter of credit is nonrestricted**”，这是什么意思？该条款在信用证上的影响如何？

信用证上有“**letter of credit is nonrestricted**”时，意为此信用证不受限制，即信用证不限制押汇银行，受益人可到任何一家银行申请办理押汇。

开证银行如在信用证上特别限定由某一银行来议付其信用证项下的汇票，这种信用证称特别或限制信用证（**special** 或 **Non-restricted credit**）。信用证如无特别限定押汇银行一般为无限制信用证。

在贸易中，对出口商来说，接受一般或无限制信用证是有利的，因为出口商可以选择于己最有利的银行办理押汇手续。但是由于开证银行基于营业规定指定其在出口地的总行

或分行为押汇银行，或开证银行与出口地的外汇银行无通汇关系以及对出口地银行的外汇业务处理能力缺乏信心，不得不指定其认为可靠的银行作为押汇银行，在这种情况下，受益人只能到该开证行特别指定的银行办理押汇，这可能给出口商带来一些不利和不便之处。根据 UCP500 规定，信用证中应说明兑现方式及执行银行，一般信用证上如注明“available with any bank”或“free negotiation”就是自由议付的标志。对于议付行来说，不论是限制议付还是自由议付，遭到开证行拒付时对出票人均有追索权，但如保兑行议付，则无追索权。

54. 请简要介绍一下什么是“电提”，什么是“表提”，及两者的主要区别？

“电提”，即“电报提出”，是指在信用证支付方式下，出口商所交单据与信用证规定不符，并且这种不符属于实质性问题，此时，议付行为征求开证行对单据不符的态度及处理意见，先向开证行拍发电报或电传，列明单、证不符等待开证行的处理意见。如开证行复电同意，则将单据寄出；如未获同意，立即转告出口方采取措施。其目的是在尽可能短的时间内了解开证行对单、证不符点的处理意见。

“表提”即“表盖提出”，是指在信用证支付方式下议付行发现出口商所示单据与信用证规定不符，但这种不符只是一般性不符，并非实质性问题，此时，出口商先将不符情况通知进口商，并征得同意，或出口商向议付行出具保证书，要求凭担保议付。此时，议付行向开证行寄单并在单据上附有表盖（Covering Schedule），在上面注明不符合点及“凭担保议付”字样。其主要目的是对出现的单证不符向开证行说明，请其通融接受。

55. 什么是打包放款（Packing Credit）？打包放款是否等于预支信用证？为什么？

所谓打包放款，是指出口人接到信用证后，利用这张信用证作为凭证向当时往来银行预借一定金额的资金，用于收购货物和打包装船之用。在货物装船以后，将所借用的部分货款的本金和利息应在凭单据议付货款时扣除。这种业务纯属出口人向往来银行借款性质。因此，如果发生资金危险，当然应由放款银行自行承担，而同开证银行和进口人毫无关系。但预支信用证则是开证银行在信用证内作出明确声明，即受益人在提交单据以前可以凭该证预支全部或部分货款。出口地银行所以能预付资金给受益人，完全是根据信用证的规定办理的。因此，在这种情况下，如果发生资金风险，则应由开证银行承担责任，与议付银行无关。所以说，打包放款纯属出口人与往来银行之间的放款业务，而预支信用证则属于开证银行对受益人及其他关系人所作的一项肯定的承诺，两者在性质上是有重大区别的。

56. 什么是光票信用证（Clean Credit）？它与空白信用证（Marginal Credit）有什么区别？

光票信用证一般是仅凭汇票向开证行索取票款，而不需随附任何货运单据。目前在欧洲大陆国家，如法国、西德等用，对即期信用证为了免付汇票的印花税，则以发票代替汇票作为付款的依据，但对远期信用证则仍采用汇票。在其他多数国家中无论是即期信用证

或远期信用证，汇票仍是不可缺少的。光票信用证是相对于跟单信用证而言的。在信用证业务中，视信用证条文如何规定，如果条款规定在凭票付款时必须随付其他货运单据，则称之为跟单信用证，反之，如无需随附单据，则称之为光票信用证。由于跟单信用证受益人要求银行议付时必须随付货运单据，即除必须提交汇票外，还必须提交信用证所规定的各项货运单据例如提单、保险单、发票、商品检验证书等。因此，在出口贸易中有关货款的交割，多采用这种信用证。光票信用证多适用于支付价格差额、索赔款项、支付佣金以及样品费等方面。空白信用证，它是光票信用证的一种，又不等于光票信用证。其特点是信用证与汇票合在一起，有的是在汇票的边页上加印信用证的条款，或者是在一张信用证上附印上空白汇票。当受益人在向银行议付时，交出信用证的同时也填好汇票，两者合一。由于这个原因，空白信用证只能使用一次，而不能多次使用。需要指出的是，上述有关光票信用证与跟单信用证的划分仅是实际业务中的划分方法，并不严谨。UCP500 的“跟单信用证”定义中的“单据”一词意指信用证规定的任何单据，而不特指代表货物的商业单据。

57. 出口押汇与打包放款有无区别？它们之间有何异同点？

出口押汇和打包放款都是出口地银行对出口商的一种资金融通方式，两者的区别主要在于：（1）垫款的依据不同。出口押汇是银行以出口商提交的代表货物所有权的货运单据作为垫款的依据；而打包放款，则是银行仅凭出口商提交的国外信用证作为要求预付金额的凭证。（2）行为发生的地点及目的不同。出口押汇的行为发生在货物装运以后，而打包放款则发生在货物装运以前，前者是出口商在交货以后通过押汇而提前取得资金以利周转，后者发生在货物装运之前，且出口商为了购货、包装、装运的需要而要求银行融通资金。（3）付款的金额不同。在出口押汇业务中，银行通常在买单时付足全部金额；而在打包放款业务中，银行通常是付给信用证金额的一部分。（4）在手续上也有所不同。办理出口押汇业务，出口商需填写总质权书和申请书，有时还需另寻担保人并填具担保书；对于办理打包放款业务，只需出口商提交信用证后，订立一份合同即可办理。（5）风险承担不同。银行办理出口押汇是以出口商提交与信用证相符的单据为前提的，因此收款较有保障。但作为办理打包贷款的银行，由于仅依信用证就向出口商贷款，因此如日后出口商不按信用证规定发货，或提交的单据与信用证不符致使出口收汇无望，则放款银行将遭受巨大损失。

58. 什么是出口押汇？出口押汇与出口托收是不是一回事？为什么？

出口押汇，主要是银行为了便于出口商融通资金，对出口商提交的托收汇票及货运单据进行买单的行为。“押”的意思就是出口人是以代表货物所有权的货运单据进行抵押，以保障银行免遭风险。值得指出的是，在出口押汇业务中，银行买单的行为，仅仅是对出口商的一种信贷，如果发生国外进口商拒付货款，则银行对出口商有追索权。因此，出口商在卖单给银行以后，必须等到国外进口商赎单后，在买单银行收回垫款之时，出口商才能解除责任。出口押汇与出口托收在性质上是完全不同的。出口托收业务，银行是提供服

务，不需要垫付资金。当然，因此而取得的费用也较少。对于出口押汇业务，银行则需垫付资金，因此收费也比较多。出口商在要求银行为他做出口押汇业务时，一般都需订立总质权书，有的银行除要求出口商订立总质权书外，尚需出口商另寻担保人，并填具担保书，经银行核对担保人后才生效。

59. 什么叫重复押汇？

一张信用证经过银行押汇，出口商取得了某一金额之后，由于押汇银行的疏忽，未在信用证后面作“已押汇”的记录，让心存侥幸的受益人有了可乘之机，于是再装运同一金额的货物，备齐单据到银行再行押汇。这就是重复押汇。

这种重复押汇使受益人得以免开另外一个信用证，而省去许多时间和费用。重复押汇引起的责任，固然受益人要负责任，但由于疏忽未在信用证后面作记号的押汇银行也要负一定的责任。须指出的是，许多人误解出口商押汇后应将正本信用证交存押汇银行。实际上，押汇银行是在正本信用证背面作“已押汇”记录，记载每笔押汇的金额及时间，为便利允许分批装运的信用证的出口人随后再装运再押汇，押汇银行押汇后是将正本信用证退还出口人的。

60. 什么是转押汇？

出口押汇，是出口商以跟单汇票为质押，到信用证所规定的议付银行进行议付，银行在审单无误的情况下，先行垫付外汇，按汇票金额扣除利息费和手续费、邮电费，将其净额作为出口商的所得收入记入公司账户。

如果信用证上指定的押汇银行并不是出口商的往来银行，则出口商可以委托其往来银行代为向被指定的押汇银行办理押汇，这就是转押汇。

61. 如何判定信用证必须经哪家银行押汇或转押汇？

如信用证中有类似下列的文句，即可判定信用证必须经“××银行”押汇或转押汇：

（1）Negotiation is restricted to（××银行）。（2）以（××银行）为 addressee。然后有“ You are authorized to reimburse from ××bank ”字样。（3）以（××银行）为 addressee，然后有“ We hereby open our irrevocable L/C.....available through Yourselves..... ”字样。（4）以“××银行”为通知银行（advising bank）然后有 Upon receipt of the shipping documents, we will credit your account with us. 字样。

62. 我国外汇银行在什么情况下不做“押汇”？

下列情况之一或两个以上情况并存的议付行都将不做押汇。

①信用证中订有允许电汇索偿条款的情况；②单证不符；③受益人经济困难；④付款行或偿付行所在地政治局势紧张；⑤开证行的资信较差；⑥开证行所在国外汇短缺；⑦使用的货币是软货币或不可兑换的。

因此，在办理押汇时，必须注意以上各点，以便保证顺利押汇。须指出，对议付信用

证，UCP500 第十条 c 分条指出：“除非被指定行为保兑行，被开证行指定办理议付的银行有决定是否办理议付的自主决定权。”

63. 信用证、购买证、授权支付书是否是一回事？它们之间的区别何在？

信用证、购买证、授权支付书，虽然都是属于银行信用的支付方式，但是银行对这三种方式所承担的责任，受益人所享受的权利以及办理的手续和程序都是不同的。总体说来，信用证是银行接受客户的请求，对受益人开发的一种书面凭证，向受益人及有利益关系的各方面所作的肯定的付款承诺。只要受益人遵照信用证的各项要求，在规定的有效期内提交汇票和单据，开证银行必须及时承兑或付款。在一项信用证交易中，最基本的关系人，通常有：申请开证人、开证银行、受益人、通知行、议付行、付款行等。总之，在信用证关系中，开证行承担确定的承兑及付款责任。购买证，是银行接受客户的请求对出口地的联行或代理行开发的一种书面凭证，委托该联行或代理行购买受益人按照该证内所列要求与有效期限备制的各项单据及以申请开证人为付款人的汇票。此证必须由开证行直接寄给受委托的银行再转达给受益人。仅从传达的程序看，就与信用证是有区别的。但更重要的区别在于，信用证开证行对受益人及一切有利益的关系人直接承诺承兑及付款的责任，而购买证仅仅是开证行直接委托指定的银行购买受益人的汇票。因此，作为信用证，除证内规定限制议付的条款外，受益人可以凭信用证向任何一家愿意接受的银行进行议付。对于受益人来说，参加这笔信用证交易的机会也比较大。授权支付书是银行接受客户的请求，对出口地联行或代理行开发的一种书面凭证，授权该联行或代理行对受益人按照证内所规定的要求和有效期限内备制各项单据及汇票给予付款。但必须注意此种授权支付书，开证行和通知行均不承担肯定付款的责任，可随时将其授权书取消而无须得到受益人的同意。因此，授权支付书对开证行和通知行都没有肯定的约束。为此，实际业务中，常以可撤销信用证作为授权支付书的替代物。

64. 请解释一下什么是循环信用证。

交易双方如果订立了长期合同，并可分批交货，买方常常开出循环信用证，为的是简化手续和节省费用。信用证被全部或部分利用后，能够恢复到原金额再被利用，周而复始，一直到规定的利用次数或规定的总金额时为止。按照信用证金额恢复方式不同可有三种按金额循环信用证。（1）自动式循环信用证，金额在一定时期内使用完毕后，没有开证行的指示即可自动恢复到原金额。（2）非自动式循环信用证金额在一定时期内使用完毕后，只有在开证行通知后才能再被利用。（3）半自动性循环信用证，指受益人收取货款若干天内，开证行没有提出停止使用信用证的通知，则从下一天自动恢复到原金额再被利用。此外，循环信用证如规定准许卖方对一段时间内未交的货物可在下一期内补交，并可连同下期应交货物一同收取货款，称为可积累循环信用证，如不允许未交货物在后一期补交，但下期应交货物仍可按约交货收款，则为不可积累循环信用证。按时间循环的循环信用证中的循环条款示例如下：初期 1 个月可使用金额计 USD15000，固定期为 6 个月，不管前一个月支取多少金额，信用证每月可自动恢复至 USD15000 使用。在上述循环信用

证下，可使用的总金额为 USD90000，即 6 个循环期每期 USD150000。

至于在循环信用证项下两次押汇金额不等问题，应视信用证的循环使用条款而定，诸如：循环使用次数或总额，金额恢复方式，以及是否为可积累循环信用证等。

65. 为确保债权，担保信用证（Stand – by Credit）应载明哪些条款？其条款内容如何？

请参见本书有关题目对于担保信用证应注意问题的解释。在确定担保信用证条款时，还应注意汇率风险、货款币种选择等事项。

66. 什么是担保信用证？哪些银行可开立担保信用证？

备用信用证又称担保信用证，它是开证行代表开证人对受益人承担一项义务的凭证。在此凭证中，开证银行承诺偿还开证人的借款，或开证人未履行合同时，保证为其支付。备用信用证是在有些国家如美国、日本禁止银行开立保证书的情况下，为适应对外经济贸易往来的实际业务需要而产生的，其用途几乎与银行保证书相同，是开证银行根据开证人的要求而授与受益人的一种银行信用。

开立担保信用证的银行可以是商业银行，也可以是非商业银行，只要此开证行信用为受益人所接受即可。担保信用证主要用于借款保证、投标保证金、履约保证、赊购保证等。由于与一般信用证相比，担保信用证可以减轻银行审核单据的麻烦和费用，一些国家银行开始把担保信用证用于保证买卖合同项下货款的支付。其做法是：由买方通过银行向卖方开出相当于发票金额的担保信用证，卖方发货后，即直接把发票寄交买方，如买方按发票付款，该信用证就备而不用。如果买方不按发票支付货款，卖方就可以根据备用信用证的规定，开立相当于发票金额的汇票，并附一张证明买方未按发货付款的文件，要求开证银行付款。这样银行就不必费时去审核各种商业单据，银行费用也会降低。UCP500 第一条明确规定，UCP500 适用于所有在正文中标明按本惯例办理的跟单信用证（包括本惯例适用范围内的备用信用证）。“本惯例适用范围内”这句话的含义是指：只有 UCP500 中适用于备用信用证的条款方能适用于备用信用证，UCP500 中不适用的条款就不能适用于备用信用证。这是因为，UCP500 主要是为商业信用证制定的，备用信用证在做法上与商业信用证有诸多不同之处，所以 UCP500 中有些条款对备用信用证不能适用。为此，UCP500 在其“适用范围”一项中对备用信用证作出了 UCP500 适用于“包括本惯例适用范围内的备用信用证”这一灵活规定。

67. 信用证上有下列句子，请问其明确意思：“Available by your or your transferees draft drawn on us at sight and payable in London by sight draft on New York.”

其中文意义：“可凭你方或你方受让人向我方开出的即期汇票取款，该汇票将在伦敦以纽约付款的即期汇票支付”。

由上文句可知，该信用证为可转让的即期信用证（transferable sight L/C），可由信用证受益人或其受让人开出汇票要求议付。议付行议付后，将此汇票同单据一并交到伦敦

的开证银行索偿。伦敦开证行将开出以纽约某银行为付款人的即期汇票，作为对议付行的偿付。一般情况下，议付行都会指示开证行将此票款直接存入其纽约开户银行。

68. 开出背对背信用证的开证银行担负什么责任？

某个中间商向国外进口商售受某种货物，请求该进口商开立订其本人为受益人的信用证，然后向当地或第三国的供货者来购进同种货物，并且以国外进口商所开立信用证来作为担保，请求通知行对当地或第三国的供货者重开新证，这种新证就叫背对背信用证。在可转让信用证中，第一受益人和第二受益人均可以得到原开证行的付款保证，但背对背中第二受益人得不到原开证行的信用证。但背对背信用证的开证银行，其所负责任与普通信用证中开证行的责任完全相同。在国际实务中一些银行对于所开背对背信用证作以下规定，从而开证银行的责任比普通信用证开证行的责任轻一些：

(1) The credit amount is payable to you upon our receipt from the above accountee of the documents required under the ... Bank's L/C NO. ...dated....

(信用证金额只有我方收到上述符合...银行于...(日期)开立的第...号信用证要求才予以兑付。)

(2) This L/C is payable to beneficiary only after receipt of the relative documents, presented by the opener, which is found to be acceptable to us. (信用证金额只有在收到由开证方提供的符合要求的有关单证才兑付。)

所以，在此情况下，背对背信用证的开证银行，只有在前信用证的受益人提出符合前信用证所规定的单证且符合前信用证的其他规定时，才肯兑付背对背信用证项下的跟单汇票，否则，开证行可以不兑付。所以此时背对背信用证的开证行责任要比一般信用证下开证行责任轻一些。相应地，背对背信用证的第二受益人得到的付款保证并不充分。

69. 假如香港银行开出信用证给香港甲公司，甲公司凭该信用证开立背对背信用证到广州某代理商，而该背对背信用证是否可再转让？

可转让的信用证，是指该信用证的受益人有权向转让银行发出指示，要求将信用证的全部或一部分转让给另一个或第三者（即第二受益人）使用。按照国际商会《跟单信用证统一惯例》解释，经开证银行特别规定“可转让”的信用证方得转让。使用诸如“可分割”、“可分开”、“可让渡”和“可转移”之类措词，并不能使信用证成为可以转让。如使用此类措词，可不予以置理。信用证可否转让，只与信用证上条款规定有关，与是否为背对背信用证无关。如果背对背信用证上注有“Transferable”（可转让）字样，则可以转让，但这种情况一般少见。

70. 在背对背信用证（B/B L/C）条件下，制造厂是否可向背对背信用证的开证银行查出原信用证的开证银行，进而查出国外进口商是谁？

制造商可以向背对背信用证的开证行询问本信用证项下的有关事项。但由于银行业务保密规定，不可能向背对背信用证的开证银行查询原信用证的开证行及开证申请人。所

以，制造商如欲查询，可另谋他法。

71. 什么是商人信用证（Merchant's credit）？其效力如何？

银行信用证是进口商请求当地银行开发的一种证书，授权出口商所在地另一银行通知出口商，在合乎信用证规定的条件下付款、承兑或承购出口商的出口单据。银行信用证是银行在符合信用下条件下保证付款的一种书面承诺。商人信用证的开证人不是银行，而是由商人自己签发的在符合信用证条件下保证付款的书面承诺，就其实质仍是一种商业信用，与托收方式下承兑交单（D/A）相似，一般银行不会接受凭此种信用证的押汇。所以，在许多场合，出口商收到商人信用证即认为是有问题的信用证。按 UCP500 规定，信用证必须由银行开立，但美国《统一商法典》则允许商人开立信用证。

72. 为何信用证规定货款有的由开证银行偿付，有的由第三银行偿付？如由第三银行偿付，则与开证银行之间有何关系？

在信用证业务中，开证银行可能因资金调度或资金集中在国外某银行而由信用证指定由另一方（偿付行）对付款行、承兑行或议付行（均称“索偿行”）履行偿付时，开证行应及时给偿付行对此类索偿予以偿付的适当指示或授权。如日本东京银行，向我进出口公司开出信用证，指定在美国商业银行旧金山分行偿付，则押汇银行承购进出口公司的单据后，须一方面将提单等寄送于日本东京银行，另一方面向美国商业银行旧金山分行请求偿付。一般情况下，以美元为支付货币开立信用证时，可以开证银行在美国有业务往来的银行为偿付行。以英镑为支付货币时，可以开证银行在英国有业务关系的银行代为偿付。如若以本国货币为支付货币（我国在业务中不使用这种），即以开证银行为偿付行。

信用证业务中的开证行与偿付行之间为委托代理关系。按 UCP500 第十九条“银行间的偿付约定”的新规定，开证行不应要求索偿行向偿付行提供与信用证条款相符的证明。偿付行的费用应由开证行承担。

73. 国外有以个人名义开来的信用证，其可靠性如何？

信用证是由一银行（开证银行），依照客户（即开证申请人）的要求和指示，在遵守信用证一切条款的条件下，凭单据付款给受益人或其指定人，或支付、承兑或议付受益人开具的汇票及/或单据，或授权另一银行支付该款、或支付、承兑或议付该项汇票及/或单据。开证申请人可以是法人，名义也可以是以个人名义（如旅行信用证）。信用证的可靠性只与开证银行的信用有关，而与开证申请人无大关系，因为在信用证支付方式下，商业信用为更可靠的银行信用所替换。

74. 国外有可转让信用证开给个人时，此信用证可否转给出口商出口？

可转让信用证可以转让给另外的人使用，即使可转让信用证的第一受益人是个人也无妨。只是受让人在接受让与人为个人的可转让信用证时，要特别注意让与人的信用以及信用证的真伪，以免受骗上当。为此，受让人应坚持信用证的转让通过转让行办理，以便通

过转让行来鉴定信用证的真实性。

75. 银行应信用证受益人的请求，根据国外银行签发的信用证（Master L/C）开发本地信用证（Local L/C），而该项出口押汇遭国外开证银行拒付时，则该银行拒付是否应由主信用证（Master L/C）的受益人（即本地信用证的申请人）负全部责任？

本地信用证是原信用证的通知银行应原信用证受益人的请求，并依据原信用证及开立本地信用证申请书开立的以国内实际供应商为受益人的信用证。本地信用证虽然以原主信用证为依据，但两个信用证仍属分别独立。原信用证的受益人贸易商在本地信用证中成为信用证开证申请人，原信用证的通知银行在本地信用证中变成开证银行。

实务中，国外进口商向开证银行申请开立以国外贸易商为受益人的信用证（①）（见图 7.2 所示），开证银行开立信用证并通过通知银行转交给出口贸易商（②和③），出口贸易商再向通知银行（本地信用证开证银行）申请开立以国内供应商为受益人的本地信用证（④），通知银行开立本地信用证交给国内制造

供应商（⑤），供应商备货装船后持本地信用证及有关单证到通知银行（本地信用证的开证银行）办理押汇（⑥），通知银行将上述单证及本地信用证申请人（主信用证下受益人即出口贸易商）所提供的单证在原信用证项下办理押汇，并将有关单证寄往开证银行求偿（⑦），开证银行审核单证后即行偿付并将单证交与进口商，由进口商办理提货（⑨）。如果主信用证项下的出口押汇遭国外开证银行拒付时，则贸易商（原信用证下受益人）须对其与押汇银行间既存的责任负责。

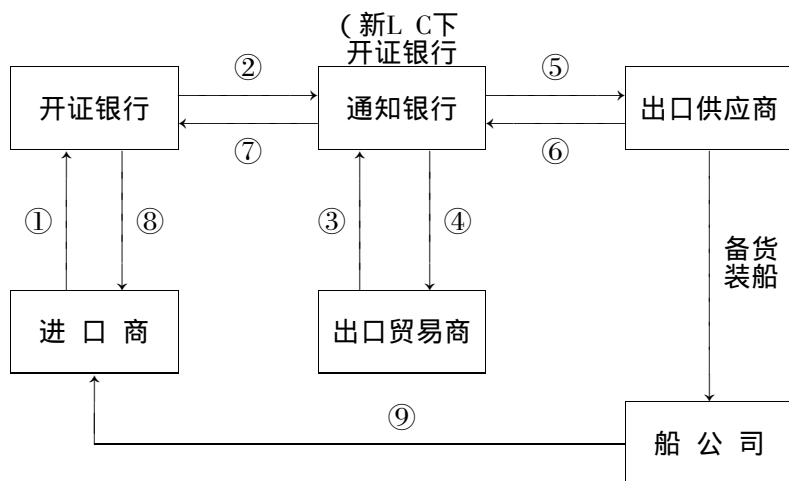


图 7.2

76. 当进口商要求开 90 天卖方远期信用证时，银行要求进口商另提供抵押品，而开即期信用证则无此必要，为什么？

开证人申请开立信用证，应向开证银行交付一定比率的押金。一般为信用证的百分之

几到几十。其高低往往与申请开证人的资信、市场动向和货物销售的畅滞有关。开证人也可提供有价证券、所有权凭证等其他抵押品。在远期信用证交易中，由于进口商于货到时未先付款而先行提货，于付款期限届满时进口商才缴付货款。通常，在远期信用证交易中，开证行允许进口人凭信托收据（Trust Receipt）借取货运单据，先行提货。所谓信托收据，就是进口人借单时提供一种书面信用担保文件，用来表示愿以代收行的受托人身份代为提货、报关、存仓、保险、出售，并承认货物所有权仍属银行。货物售出后所得的货款，应于到期时交银行。这是开证行自己向进口人提供的信用便利，与出口人无关。因此，如开证行借出单据后，到期不能收回货款，则开证行应自负全责。在此期间如发生某些不利事情，进口商可能会拒付货款或无力支付货款。所以开证银行为保障其自身利益，通常要求进口商提供某种付款担保（如提供抵押品）。在即期信用证项业务中，由于进口商领取货运单据时即缴付货款，开证行所负风险较小，所以在进口商信用可靠情况下，开证银行可不要求开证人另提供抵押品。

77. 信用证规定汇票期限为 90 天时，卖方将要承担什么风险？买方以此条件买货的目的是什么？

在远期信用证收汇下，由于规定卖方只能在汇票期限到期才可取得货款，除非卖方提前贴现，则在付款期限内，对卖方除有汇率风险外，还有以下三种风险，即开证银行倒闭、或进口地发生罢工、政变等非人力可控因素而导致银行停止汇兑，或买方因品质不符为由申请法院下令开证银行止付（如美国各州法律有此规定），除非汇票由开证银行持有且押汇银行已得到货款，此外，无论是买方远期信用证或是卖方远期信用证下，出口商都有可能遭受被追索票款或收不到票款。

在远期信用证付款的条件下，出口人在银行保证下，先交单，后付款。这意味着要垫出一笔资金，承担一定的利息损失和汇率变动风险，收汇也不如即期信用证安全。但就进口人而言，则可以采用信托收据或提供其它保证的方式，向开证行借出单据，以应转售或提货应市，到规定付款日期才履行付款义务，这实际上是进口人透用了出口人的资金，因此可以说远期信用证是出口人向进口人提供信贷的一种方式。

78. 买方银行开来承兑信用证时，卖方要承担哪些风险？

承兑信用证是指当卖方向承兑行（通常为开证行）提示远期汇票和信用证规定单据时，后者并不立即付款，只是承兑汇票，然后退还给卖方，到汇票到期时开证行才付款。在银行承兑远期信用证方式下，受益人在汇票到期之前如想提现金，可将汇票贴现。无论汇票是否贴现，出口商（出票人）均承担在汇票到期前的偿还业务，即万一开证行倒闭或其他原因使远期汇票不能兑现，则汇票持有人将向其前手行使追索权，直至出票人出口商，最终由出口商偿还票款。一般在远期信用证下，出口商的安全收汇没有多大保障，特别是在开证行所在国经济落后或不稳定，开证行信誉不可靠或规模不足以担负付款时更是如此。

采用远期信用证收取货款，对于出口商还有一个汇率风险问题。现在国际金融领域不

稳定因素很多，外汇汇价变化频繁，出口商须认真加以考虑。

在远期信用证支付方式下，出口商是在银行保证下，先交单后收款。这意味着出口商垫出一笔资金，承担一定的利息损失和汇率变动风险，收汇也不如即期信用证安全。但远期信用证实际上是为进口商提供信贷，为其利用外国资金提供方便。在国际贸易中，出口商为了推销产品，扩大市场，往往采取它作为一种竞争手段。

79. 当买方采用远期信用证时，出口商应采取什么措施可以减少风险？

出口商采用远期信用证方式收汇，有以下缺点：一是不利于出口商资金周转，且在急需资金而贴现汇票时要付出一定贴息。二是要冒汇率变动风险。三也有货款落空的风险。万一开证银行倒闭或其它原因致使远期汇票不能兑现，则最终损失必将落在出口商身上。

在实务中，出口商应结合付款期限的长短和结算货币的地位及发展趋势，参照国际市场一般利率水平，规定适当利率，收取利息。如不这样，也可以把利息因素连同汇价变动风险计入价格之中。为了减小汇率风险，出口商应仔细考虑外汇行市的可能变动，选择汇价坚挺的硬币，或者进口商同时在外汇市场上作外汇交易，卖出远期外汇（信用证中规定的支付币种）。在通常情况下，开立远期信用证的银行如果信用可靠，所在国或地区政治、经济稳定，则出口商的收汇风险可减少到最低限度。但如果开证行的信誉不高，或出现开证行所在地政治、经济不稳定时，出口商可以要求让另一可信任的银行对该远期信用证加以保兑，最好是让开证银行所在地的领头银行（Leading Bank）保兑，则可以减少收汇风险。

80. 有关备用信用证有效期条款的案例。

一备用信用证规定受益人支款时须提交一份有关申请人未能在“1996年9月至12月份间”交货的违约声明。但该备用信用证的有效期为1996年10月31日，受益人于1997年1月1日向银行提交违约声明时遭开证行拒付。试分析受益人在该案中应接受的教训。

分析：上述备用信用证的有关时间规定使得受益人无法在1997年1月1日前向银行提交申请人未能在“1996年9月至12月份间”交货的违约声明。受益人只能于1996年12月31日后才能证实申请人未能在1996年12月31日前交货的违约事实，这就使得受益人最早也只能于1997年1月1日提交申请人违约声明。而该备用信用证的到期日却早于1997年1月1日，为1996年10月31日，致使受益人无法在备用信用证有效期内交单，构成迟期交单，势必遭到开证行拒付。而尽管上述备用信用证中有关期限的规定显失合理，但开证行只按备用信用证条款行事，并无检查备用信用证条款对受益人是否合理的义务。

从该案例中可以看出，受益人未能事先仔细审核备用信用证，接受了一张受益人无法“备用”的备用信用证，使受益人落入了申请人与开证行共设的“圈套”中。

81. 国内某厂打算向美国订购一批货物，请问开发即期信用证有利还是远期信用证有利？

以即期信用证作为支付工具，银行在见到受益人的即期汇票和合格装运单据即行付款。远期信用证则是出口商在提交单据后一段时间后才得到货款。我国现在也较多地利用这种支付方式，以贯彻我国对外贸易政策、开拓国外市场和调用外国资金。

从进口商角度，在进口货物使用远期信用证时一般考虑下列因素：（1）利息因素。如果采用远期信用证方式，应对比卖方确定的利息与我方从其他来源筹措资金的利息水平，仔细核算，比较利用自有资金或另外筹措资金开即期信用证与使用远期信用证负担附加利息之间的得失，然后定夺。（2）汇率变动因素。为减少汇率变动风险，应力求选用汇价比较平稳或汇价变动趋势于我方有利货币，并结合利率因素加以权衡。一般在进口时希望以软币支付，但是卖方索要利息如超过该种货币可能下浮的幅度，其结果可能得不偿失。（3）价格因素。远期信用证的利息如果由出口商负担，出口商的利息损失就可能从货价中得以补偿，此种货价会高于一般货价。如果出口商利用我资金不足，或对行情了解不透而乘机抬价，进口商应考虑采用即期支付方式。

此外，由于远期信用证项下货价一般往往较即期付款下高，进口商可能要因此多付出信用证开证费用、进口关税等一些费用和支出。所以，进口商应权衡各种利弊，比较得失，并结合我国有关贸易政策，然后决定可以采用什么支付方式。

82. 有关备用信用证分期支款条款的案例研究。

有一备用信用证要求受益人分期支款时须提供申请人违约的如下声明：“因为在到期日申请人没有对以下本票中的一张付款，因此，所开立汇票之金额代表开证申请人应该支付而未付的金额。”

分期号：	本票号	金 额	到期日
1	AAA	GBP × × × × .00	1994/1/1
2	BBB	GBP × × × × .00	1994/2/1
3	CCC	GBP × × × × .00	1994/3/1
4	DDD	GBP × × × × .00	1994/4/1

申请人早于分期付款日，即1994年1月1日、1994年2月1日、1994年3月1日之前，在备用信用证外，直接向受益人支付了应付的分期支款金额。因此，受益人毋需在备用信用证项下开立特殊的分期支款汇票。1994年4月2日，在分期支款第四张本票到期后，申请人没有像前三次分期支款那样付款，因此受益人向开证行提交了信用证所要求的违约声明书和汇票，以便在备用信用证项下向开证行索取申请人所欠款项。

开证行收到单据后拒绝付款，理由如下：

按照UCP500第四十一条规定，由于受益人未能在备用信用证项下对第一期应付款项及时支款，因此该备用信用证对第二期及以后各期支款均无效。

分析：

在某些案例中，银行时常坚持认为UCP500第四十一条适用于需要分期支款的备用信用证。因此，如果开立需要分期支款的备用信用证时，谨慎的做法是在备用信用证中明确排除UCP500第四十一条的适用。

83. 远期信用证的风险如何？利息由哪方负担比较合理？

在远期信用证下对出口商不利之处有：①贴现汇票将付出贴现息。②不利于其资金周转。③冒汇率变动和收款落空的风险。

对于出口商在远期信用证下的汇率风险，可由卖方预售远期外汇或规定汇率变动条款来加以规避。然而对于诸如开证银行倒闭，进口地发生政变、战争等致银行停止汇兑，或因货物品质与合同不符遭进口商拒付，并请当地法院下令开证银行止付，都将使出口商蒙受收款落空的风险，这种风险只能事前做好调查加以回避。

远期信用证下的利息负担，可由卖方负担，也可由买方负担。对买方来说，应对比从其他来源筹措资金的利息和自身资金情况。对卖方来说，不单考虑其自身资金营运，还考虑两国利率水平差异，仔细核算，使利息损失在售价中得以补偿。

84. 远期信用证除利息的给付外，其他效力是否与即期信用证相同？

远期信用证下卖方在取得装船单据以后若干天内才取得货款。与信用证即期支付方式相比除有利息给付的区别外，卖方所承担的风险也不同。即期信用证卖方不但在提示单据后即能得到货款，而且一旦开证银行履行付款义务，则除非发生错付等非常情形出口方不致于遭追索；相反，在远期信用证下出口商出示的汇票万一在付款日之前出现开证银行拒付或即将拒付或无力支付票款，出口商都将会被追索票款。所以，远期信用证下，出口商要垫付一笔资金，承担一定的利息损失和汇率变动的风险，而且收汇也不如即期信用证安全。

85. 信用证上要求在汇票上载明“从此时到交付日按现行利率支付利息”的文句时，是否就可以认定为买方远期信用证？

远期信用证是规定受益人应开发远期汇票或交单后若干日才付款的信用证，受益人通常可将此远期汇票到贴现行要求贴现。一般情况下，对于依远期信用证开出的远期汇票的贴现，信用证受益人（卖方）应负担贴现息。但有一种假远期信用证，证中规定贴现息和承兑费均由买方（亦即信用证开证申请人）负担。因此，该信用证名义上为远期，实际上出口方可即期收汇（且不会被扣除贴现息）。这种假远期信用证又称为“买方远期信用证”，而与其相对，一般的远期信用证称为卖方远期信用证。在买方远期信用证中，须加注以下条款：“Drawee bank's discount or interest charges and acceptance commission, if any, are for the account of the applicant and therefore the beneficiary is to receive value for term drafts as if drawn at sight.”（“付款银行的贴现息和承兑费由开证申请人负担。受益人凭远期汇票可按即期收款。”）

本例中，汇票上载有“从此时到支付日按现行利率支付利息”（Payable with interest at current rate from date here until date of payment.）文句的，未必是买方远期信用证。判断的标准应以是否信用证上载有上列条款为准。

86. 一张远期汇票经过付款人承兑后，该付款人即承诺了到期付款的责任，假如该汇票的到期日为6月15日，持票人是否有权要求付款人必须于6月15日付款？为什么？

持票人不一定有权要求付款人必须于6月15日付款。目前，在多数地区，当远期汇票到期，在持票人向付款人提出付款要求时，在习惯上一般允许给付款人一宽限期，即常说的恩惠日。这个宽限期通常是3天。当然，有时这个宽限期的长短也会因各地的习惯及规定不同而不同。另外，如果遇到宽限期的最后一天为法定假日或非营业日时，情况就更为复杂。各地对此计算日期的方法也会有所不同。比如根据英国票据法，若是宽限期的最后一天适逢星期天或其他法定假日，则宽限时间应顺延一天，如遇第三日为银行假日或星期天，而第二天又是银行假期时，则通融期则可延长一天，即延至第四天为到期日。总之，各地对宽限期的规定不同，在支付实务中，应注意了解。

87. 有一出口厂家，凭信用证向银行提交汇票和有关装运单据，但出口厂所提交的汇票，漏列了付款人名称和出票日期，从而遭到银行拒付。试问，银行有无这种拒付的权利？为什么？

按照“日内瓦统一法”和各国银行惯例，汇票必须具备下列要项，缺一项不能成立：（1）汇票上必须注明“汇票”字样。（2）无条件支付一定金额的委托。（3）付款人姓名。（4）付款期限。（5）付款地点。（6）收款人姓名或其指定人。（7）出票地点。（8）出票人的签字。而在本汇票中，由于出口厂所提交的汇票漏列了付款人姓名和出票日期，结合上述惯例和规定，此汇票应视为无效。因此，银行有拒付的权利。

88. 红条款信用证（Red Clause L/C）在何种情况下开出适当？如款项被领走而不交货，该如何索赔？

红条款信用证是列入特别条款授权保兑行或其他被指定银行在交单前预先垫款给受益人的一种信用证。上述条款是应申请人的特别要求而列入的，用词也视其要求而定。之所以称作“红条款”信用证，是因为为引起人们对这种信用证独特性质的注意。该条款最初是以红墨水书写的，它载明授权垫款的金额，在有些实例中可以达到信用证的全部金额。红条款信用证常用作装运前向卖方提供资金的一种方法。因此当中间商或经销商需要预先获得资金融通，且买方也愿意作出这种让步时，会采用红条款信用证。

示例：红条款信用证可以由英国羊毛进口商采用，以使澳大利亚的羊毛出口商通过从澳大利亚的银行以无质押，或以临时性单据的担保方式获得预支款以用来支付给实际供货人。当羊毛装出并提交与信用证条款相符的单据时，银行将从付给澳大利亚受益人的款项中偿还预支款本息。如果受益人不能将羊毛装运，以至交单偿还预支款，则澳大利亚银行有权向开证行要求偿还预支款本息，开证行同样有权向申请人追索此款。

进口商之所以愿意开立预支信用证的原因有下：①货源紧缺，出口商利用进口商急于要货，乘机以预收货款作为交货的前提条件。②货源紧缺，进口商主动以预付货款来争取出口商售货。③进口商为了使其在出口地的代理人掌握一笔资金，以便随时在当地收购现货，既能在有货时及时买到货物，又能取得较有利价格。④进口商利用出口商缺少资金，

以开立预支信用证来压价。

红条款信用证在我国来料加工、来件装配业务以及应国外进口商要求需作特殊处理的商品的出口交易中也时有使用。

如果出口商领取预支货款而不交货，进口商只好请求退还货款及利息。一般在信用证中限制出口商的做法有：①规定出口商须出具等额支票来支取预支款项，此支票在以后交付单据时退还。②凭有关退款保证书支取预支款。③所谓“绿条款信用证”，规定出口人用此借款必须以开证行名义购买货物并把它们存仓，然后再交出货物。

89. 对进口商而言，申请开信用证时，必须先全部付清还是只需先付保证金？如先付保证金，信用证金额应为多少？余款应在何时结清？

进口商在申请开立信用证时是先全部付清还是只需先付保证金，取决于开证银行对进口商的关系。如果进口商信用不可靠或交易风险较大，开证银行可能要求开证申请人先付清开证金额。至于预付保证金与开证金额比率也由开证银行确定。在即期信用证下，出口商赎单时即可结清余款，而在远期信用证下，则是到付款日时结清。

90. 出口商取得红条款信用证后可否向通知银行提出相应的保证而取得定金部分以供周转？

红条款信用证又称预支信用证或打包信用证（packing credit）。该种信用证中，有授权出口地的通知行或保兑行在受益人提交货运单据之前，可向出口方预先垫付部分或全部信用证金额，并在交单押汇时，将垫付金额及其利息从议付金额中扣除的条款。若受益人届时不能装货交单，开证银行保证偿还预支款的本息。由于起初加列的该条款，通常用红字打成，以资醒目，故得其名。

依据信用证的此预支款条款，受益人可向被授权银行申请预支款项，而被授权银行一旦承担此义务，即应根据受益人要求，垫付款项，且一般不需由受益人出具相当的保证，而仅凭汇票或其它信用证上规定的文件即可。

91. 信用证只写 7000 元，没有标明哪国货币，但加附一张契约副本，总金额写有 7000 美元。请问，是否需要请对方注明币别？

最好要求对方注明币别。虽然可以认为，如果信用证上附有契约副本，一般不会产生争端，但信用证与买卖合同毕竟属性质独立的业务。国际商会 500 号《跟单信用证统一惯例》在总则和定义第 3 条指出：“就性质而言，信用证与其可能依据的销售合约或其他合约是相互独立的交易。即使信用证中有关于该合约的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束。”鉴于此规定，为了防止遇有信誉较差的银行而导致纠纷，最好要求对信用证修改。

92. 国内某厂与国外进口商所订合同规定须开立可转让信用证，请问向银行申请转让信用证时，其手续如何处理？

信用证的转让，应根据《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第四十八条的规定办理。信用证转让一般是由信用证第一受益人办理，在申请转让时，一般须检具以下文件：①信用证正本以及修改书；②转让申请书。

银行收到以上各文件并经同意转让后，将签发信用证转让书，连同原信用证及修正书交给第二受益人。在信用证转让书中要注明以下：①信用证号码、日期、开证银行。②金额。③受让人及其地址。④商品名称。⑤单价。⑥最后装船日及提示期限。⑦转让人及其签章。⑧银行核对签名。

此外，在向银行申请办理信用证转让手续时，应注意以下两项：（1）在发出转让请求之时，并在制造转让通知书之前，第一受益人须明示转让行，自己是否允许转让行将随后收到的对原证的修改通知第二受益人，该指示不可撤销。如转让行同意第一受益人的这种要求，则该行在办理转让时，须将第一受益人关于修改的指示通知第二受益人，以保护第二受益人的利益。（2）在部分转让时，应在信用证背面记载部分转让的事实及金额。

93. 信用证为可转让，如该证规定检验证书由受益人签发，该信用证转让时，则是由第一受益人还是第二受益人签发？

检验证书应以第一受益人签发为妥。

可转让信用证产生于中间交易，为中间商提供便利，使其能越过信用证的转让实现与实际供货人的结算，并从中赚取利润。信用证的转让，需经开证申请人和开证行的同意方可进行。

在做中间交易中，进口方及其银行对实际供货人的资信情况，经营作风，产品质量往往缺乏了解。因此许多证明往往要求中间商（第一受益人）签发，使其负担一定的责任。一般情况下，信用证上都会注明“检验证书由第一受益人签发”，即使未注明，最好也由第一受益人出具，以免产生麻烦。

94. 什么叫“Documentary clean credit”？它与光票信用证（clean credit）有什么区别？

Documentary clean credit 即为无跟单信用证，是商业信用证的一种。如果信用证凭跟单汇票议付，它随附代表货物所有权的装船单据以及提单，称为跟单信用证（Documentary credit）。但无跟单信用证规定在议付汇票时无需提供货运单据，货运单据由出口商直接寄给进口商。在无跟单信用证下开证银行所负风险较大，一般除非进口商信用卓著或进口商预付全额信用证款项，银行是不愿接受开发这种信用证的。clean credit 为光票信用证，是一种非商业信用证，不用于贸易货款的清偿和结算。光票信用证受益人有凭信用证领款而不需提供货运单据（也没有货运单据），而只需提示汇票（或收据）或附上声明书（Statement）即可领到款项。信用证的分类如图 7.3 所示。

95. 在出口托收业务中，通常的说法是：这种方式属于商业信用的付款方式，即出口人能否收到货款基于进口商的信誉。因此，作为代收者的代收银行对付款一事则不承担风

险，按此种说法，代收银行在出口业务中是否无责任？为什么？

银行在承做出口托收业务中，对进口商发生不付款的情况不承担风险，但并不等于说承做出口托收的代收银行是没有任何责任的。一个代收银行，既然接受了出口人的委托，并收取了一定的手续费，就必须承担一定的责任的。一般地根据委托书的内容以及有关托收的惯例，代收银行在出口托收业务中至少应承担两方面的责任：一方面对委托客户而言，代收行必须按已接受的客户的指示行事，否则，后果由代理行自负。另一方面，代收银行应受当地政府有关外汇管制条例的约束，它的行为必须向其当地政府负责。有时，在委托书内往往还加列了某些附加的条款。

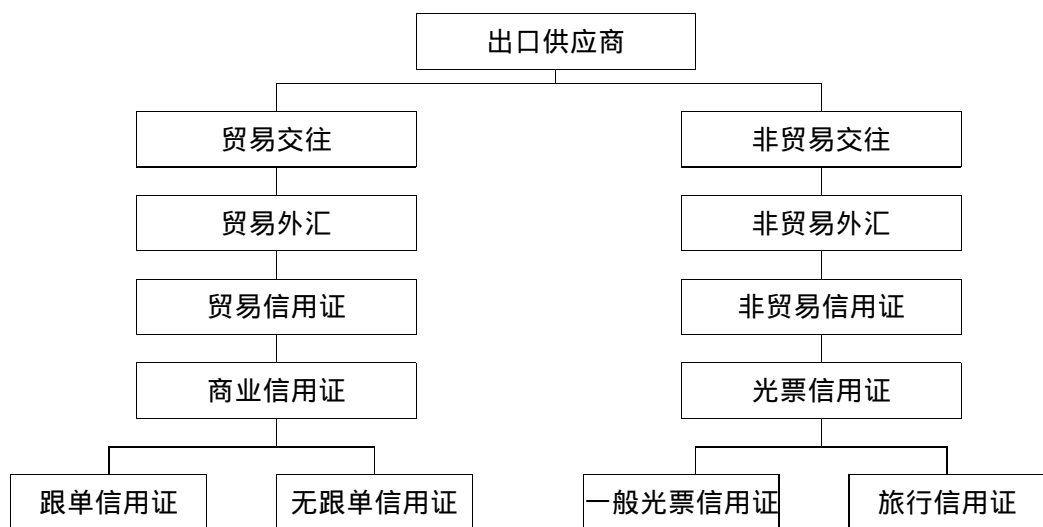


图 7.3

96. 有一出口合同，付款条件为 45 天见票付款交单的托收方式。出口人在填写的托收委托书中，虽说明除本金外需加收利息，但并未说明利息不能免除。在出口人所提交的汇票上也未列明利息条款。当银行向进口人提示单据时，进口人只是肯支付本金而拒付利息，在此情况下，银行在收到本金后即交出单据，并通知出口人有关拒付利息的情况。试问，在此情况下，出口方有无权利追究代收银行的责任？为什么？

国际商会于 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》第 20 条规定，如果托收指示书明示应收取利息，但未特别注明不得放弃利息时，在付款人拒付该类利息时，提示行可视情况凭付款和承兑或按其他条件交单，不再收取利息。为此，一般地在托收方式中，如除了收取本金，尚需要收利息，必须做到在托收委托书中特别说明利息不能免除；在汇票上必须注明利息条款；在托收书和汇票中必须列明利率及算收期限。而在本例中，因为，托收指示书中没有明确表示此项利息不能免除的条文，同时在出口人所提交的汇票上也未列明利息条款。因此，出口人无权追究银行的责任。

97. 哪种信用证对卖方最有利，哪种信用证对买方最有利？应如何要求或开发？

信用证的种类有即期和远期之分，可撤销和不可撤销之分，保兑和不保兑之分，信用证内容对买卖双方权利和义务规定包括信用证金额和使用货币、汇票及单据条款、对货物的说明、运输说明（包括装运港、装运期限、目的港、运输方式，是否允许分批装运和转船等）、信用证有效期及到期地点等。这些内容须在贸易谈判中确定，所以，何谓对卖方最有利信用证，何谓对买方最有利信用证，不可一概而论。但一般说来，对卖方来说，保兑的、不可撤销的、即期的、无追索权的信用证最为有利，但实际中较难获得，或者卖方须在其他方面向买方作些让步。此外，信用证条件简单，对商品叙述简单、需要单证较少，信用证有效期限及装船期限长都对卖方有利。作为卖方还应知道，如国外开立的即期付款信用证中的被指定付款行与受益人同处一地，对受益人来说具有如下便利：

（1）交单方便。如单据有问题，受益人可就近与付款行协商解决。

（2）因交单付款地在本地的付款行，因此，受益人交单可节省一个寄单邮程，收汇也较快。同时，也使受益人免除了单据邮寄国外途中遗失的风险。

（3）本地付款后付款人对受益人无追索权，受益人可放心使用资金，无后顾之忧。

对买方来说，最有利的信用证莫过于可撤销信用证，但实务中极少有卖方接受可撤销信用证的，通常信用证支付方式下，买方都开出的是不可撤销信用证。同时，在信用证中规定的有效期限及装船期限较短，对运输方式、单据传递、货物说明详细，都有利于保护买方利益。

98. 买方由第三国开出信用证，风险如何？

由于银行间业务往来关系（如对方银行与我银行没有业务往来）或由于贸易关系（如三角贸易情况下），买方由第三家银行或第三国银行开来信用证，也属正常。此种称为间接开证（Opened through... Bank）。无论是直接开证（Opened with ...bank），还是间接开证，只要开证银行可靠，且又不悖于有关国家贸易管制，其风险相同。

99. 信用证上无开证地点及开证日期，有无问题？

一般信用证载有项目均应含对信用证本身说明文句，包括①开证银行名称及地址。②载明“不可撤销”字样。③开证日期。④信用证号码等等。

出口商如收到无开证地点及开证日期的信用证，颇值得怀疑，可通过通知银行澄清。

100. 依《跟单信用证统一惯例》解释，信用证必须依照原规定的条件转让，只是信用证金额、单价及有效期限、装运期限等条件可以一部分或全部得予转让时减少或缩短，此外，原受益人的名称得以取代该信用证原申请人，问：①此减少或缩短的条件，应记载于何处？是否在原信用证加打减少或缩短的条件？或转让信用证的银行，另同时打一套减少或变更的条件附于原信用证上？②如信用证同时转让给数人时，由银行办理转让手续或由当事人自己写转让书，在实务上如何处理？③装船的各种证书等是否以转让人或受让人

名称出具？所谓原受益人得以取代该信用证原申请人名称，实务上如何处理？④又出让人有替换发票赚取差额的机会，押汇银行在押汇时，是否有义务通知原出让人？出让人如何保障此支领差额的权利而不致落空？⑤在此种转让情形下，贸易商（出让人）是否有可能达到保密的目的？

（1）信用证转让给另外一个人而欲将金额、单价及有效期限或装船期限等条件减少或缩短时，通常是由转让行办理转让手续。转让行办理转让手续，通常是填写信用证转让书，在转让书中只是说明：①信用证号码、日期、开证银行；②金额；③受让人及其地址；④商品名称；⑤单价；⑥最后装船日及提示期限；⑦转让人。

（2）如果信用证同时转让给数个人时，因为信用证原本只有一张，故通常由原受益人向通知银行申请办理转让手续。办理转让的银行在信用证影印本上记载下列文句：“This L/C is available for US \$ **10000.00** being a portion of the value of the original credit to: ABC Company”（此信用证将原证金额的 **10000.00** 美元转让给 ABC 公司），并加印鉴或签名。

（3）在不替换发票转让情况下，装船单据，以受让人名称出具。在实务上，当受让人向押汇银行（通常是办理转让手续的通知银行）提示装船单据时，原受益人也提示原信用证所规定的文件，以代替受让人所提示的装船单据。因为原受益人没有提单，但在押汇银行收于受让人所提示提单后，将与之原受益人所提示的其他装船单据合在一起，构成符合原信用证要求的单据。

统一惯例中所指受益人的名称得以取代该信用证原申请人的名称，是指原受益人向银行申请办理信用证的转让时，原受益人可以请求将其本身名称作为信用证申请人记载于被转让信用证上。这样可避免受让人知道谁是国外进口商，防止受让人以后与进口商直接做生意。但统一惯例又同时规定：但如原信用证明确要求信用证申请人名称出现于发票以外的任何单据中时，这项要求必须照办。

（4）第一受益人有权以自身发票及/或汇票替换第二受益人的发票及/或汇票，金额不得超过原证规定的金额。如原证规定了单价，则按原单价开立。在替换发票及/或汇票时，第一受益人可在该证项下支取其发票金额与第二受益人发票金额间的差额（即中间商的利润）。但当转让行于首次要求第一受益人替换单据，而第一受益人未能照办时，转让行有权将所收到的第二受益人提交的包括发票及/或汇票在内的单据交开证行，而不再对第一受益人负责。所以，第一受益人对该点应予充分重视。

（5）在替换发票转让时，如转让出去的信用证中规定提单上的到货通知人不必填明，在受让人押汇后，再由原受益人拿到船公司填上原信用证中所规定的到货通知人，这样可避免受让人知悉谁是真正的进口商。

101. 一个合同在货品项目过多时，如何在信用证上表示？开证银行肯全部填入吗？

《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）在总则和定义第五条作如下解释：信用证的开证指示、信用证本身、对信用证的修改指示及修改本身必须完整和明确。为防止混乱和误解，开证银行应劝说开证申请人不要将过多的细节列入信用证之内。在实务中，进口

商在申请开立信用证时，可以将货物细目列为价目单随附于信用证内容，但这将增加银行麻烦，开证银行一般不情愿接受。事实上，信用证只是给了出口商在所提示的单证符合条件的付款保证，但银行不管货物，出口商可制作符合要求的单证取得货款，但交付货物却不符合合同规定。我国曾从国外进口一批焊条，虽然信用证中对货物规定清楚，但由于在信用证条款中没有规定受益人须提交货物装箱公证书，致使国外出口商乘机以假单证取得货款，而我方收到货物开箱检验时，竟发现箱内全是废水。所以，重要的不是将所有货物说明列于信用证上，而是要求卖方出具质检公证书。

102. 开证银行能否修改进口商的“开发信用证申请书”，以便使信用证能符合其银行的某些权益，若不先经进口商同意而予以修改信用证申请书并开出信用证，则银行要负什么样的责任？

开证申请人与开证行之间的关系是以开证申请书（Application Form）的形式建立起来的一种合同关系。开证申请人在申请书中应具体写明他要求银行开立的信用证的种类、金额、有效期限、装运方式及期限、保险条件、商品名称、对单据的要求以及交单付款的条件等项内容。开证银行一旦接受委托开出信用证，它就承担了按信用证规定付款的义务，同时也享有要求开证申请人偿还他所付款项的权利，并有权收到本金的利息及开证费用。

对进口商的开证申请书，银行原则上不宜擅自修改，以免发生意外的争执。如一定要修改，也是请进口商自行修改，并加上进口商签字以明示责任。若开证银行未经进口商同意而修改进口商的开证申请书中内容，以致于造成进口商受损害时，开证银行要负相当责任，除非银行为保障其权益所做的修改被证明是合理的。

103. 某公司由国外客户开来的一张信用证上有特殊条件：“你的所有费用由受益人负担”。等货物出口押汇后，银行方面声称信用证的修改费用，电报费用均要由我方负担。该公司在另批押汇中被扣了几百美元。请问，该公司是否应该负担修改费及电报费？

根据信用证上特殊条件“你的所有费用由受益人负担”分析，此中“你”系指该信用证的通知行，其费用包括通知费。如该行同时亦为议付行，则费用中还包括议付费。依信用证，这些费用皆由受益人承担。但对于修改费及有关电报费用，因其不属于通知行的费用，不能依据此特殊条件，一概要求受益人承担。至于此费用应由谁负责，则要看买卖双方合约上如何规定，以及具体的修改原因而定。如系出口方由于己方过失原因，不能履行信用证上合理要求，而请求进口方修改信用证以便给予通融，则该项与修改有关的费用应由受益人（出口方）负担。

另外，为明确信用证业务中的银行费用负担问题，UCP500 现规定如下：

（1）一方指示另一方提供服务，指示方有责任支付被指示方蒙受的，与该指示有关的费用，包括手续费、费用、成本、开支等；

（2）如信用证规定该费用由指示方以外的一方负担，这些费用未能收回时，指示方最终仍负有付款责任。

据此，信用证业务中有关银行费用原则上应由开证人负担。具体处理国外来证时，如来证中未提及银行费用由谁负担的问题，则按 UCP500 规定，应由开证人负担；如来证规定银行费用由我出口公司负担，在该费用未能由银行收回时，最终仍将由开证人负担。另外，除信用证中另有规定，偿付行的费用应由发出偿付指示的开证行负担。

104. 以长期分期付款方式进口机器时，如何申请开立信用证？

分期付款大都应用在某些成套设备、大型交通工具如轮船、飞机等成本较高、加工周期长，一般是专门为客户订货加工的产品贸易。在签定合同的一段时间内，进口人根据出口人所提供的出口国政府出口许可证的影印本，以及出口地银行出具的保函，然后根据双方约定按产品的工程进度、按约定的生产阶段分若干期付清货款。在实务上，进口人须提供信用证付款保证或银行付款保证书，出口方相应提供生产分段进度证明书，最后一批货款付清是在出口人将货物装船并且提供货物单据供提货，或者迟延到目的港验货后甚至规定在机器设备的质量保证期满后最后一笔货款。我国在采用分期付款方式进口大型机器设备时，一般在签定合同时交付定金 10%，在机器设备制造完毕以后，交纳 70%，10% 在货物到达目的港验收后交付，剩下 10% 则等到设备投产运行以后，质量投产保证期满后付清。所以以中长期分期付款方式进口机器设备，在开立信用证时，可以就全部贸易金额开出一张信用证，在信用证上规定定金以光票或跟单汇票一次付清，其余部分，则按生产进度支付，或由出口厂商依合同开出到期日不同的汇票，请进口商按有关约定承兑。也可以把定金以即期信用证方式支付，而对其他款项包括利息以银行担保付款方式或担保信用证方式开出，规定每半年或三个月或一年付一次款。

105. 从国外开来一信用证，其上面的句子是用该国语言写的，我方一时无人能读懂其中含意，而出口时信用证期限将到，请求修改恐怕已来不及，应如何处理？

出口商接到国外寄来的信用证，如有内容含糊不清或互有矛盾的地方，或其他原因致使出口商无法执行时，应委请通知银行向开证银行澄清，即使装船期迫在眉睫，也不可贸然发货装运。在信用证业务中，银行对专门性术语解释或翻译上的错误，概不负责，银行保留将信用证条款原文照转而不予翻译的权利（《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订）第十六条）。就本例来说，因出口期限将到，可一面函请进口商展延信用证有效期限及装船期限，并请求对信用证中含糊不清的部分作出解释或加以修改。

106. 不管进出口，信用证上，在品名之下注有：依照第...号订单条款（as per order No. ...），此条款的内容是否能在信用证上发生法律上的约束效果？

信用证在本质上与买卖合同或其他合同或契约是属个别独立的交易行为。因此，除非信用证所引第...条款是信用证条款或信用证中所规定内容时，上述附注对信用证交易各当事人（仅仅是信用证交易各当事人）没有法律效力。此时，在实际交货备单押汇时，出口商所出具的单据如果“符合...号条款”规定，即是符合信用证要求，在押汇时得以通过。

107. 出口货品 50% 以付款交单（D/P）方式，50% 以信用证方式出口，这种情况下，出口方要承担什么风险？

托收这种支付方式是建立在商业信用基础上的，其最大风险是买方或其银行可能拒绝付款赎单，尤其在行市下跌的时候，买方可能宁愿不履行合同而支付违约金，致使出口商收不到货款。但是我国为了贯彻对外贸易政策，扩大出口，开拓国际市场，有时也采用支付书方式收取货款。

信用证支付方式是基于银行信用，只要开证银行信誉良好，出口商提出符合信用证条款规定的单据时，即可得到货款。

出口货品 50% 以付款交单收款，50% 凭信用证收款，其风险是介于 100% 以付款交单收款方式与 100% 以信用证方式收款之间，除非货物在到达目的港交货时货价下跌至原来的 50% 以下时，一般不会出现拒收现象。

为了避免因买方违约拒收货品而给出口商带来损失，在以付款交单（D/P）收汇方式下出口时可以投保特殊附加险（拒收险），在本例中可对于货值 50% 的部分投保拒收险。

108. 是否可以把 cable credit（电报信用证）看成与信用证有同等的效力？

按照 UCP500 第十一条“电讯传递与预先通知的信用证”规定：

（1）开证银行用电报或电传指示另一银行通知信用证，并且打算以其邮寄正本作为有效的信用文件时，电文中则必须说明该信用证须待收到其邮寄正本时方能生效。在此情况下，开证银行必须通过该通知银行将有效的信用证文件（即邮寄正本）和以后该信用证的任何修改书，送交受益人。（2）开证银行如不依照前款规定办理，由此引起的一切后果当由其负责。（3）除非电文中说明“详细内容后告”（或类似意义的文字）或说明邮寄正本方成为有效的信用文件，否则该电报即作为有效的信用文件，开证银行不必再将该信用证正本寄给通知银行。

109. 进口商按离岸价（FOB）条件进口时，向银行申请信用证时，是否要提出保险单（Risk note）银行才肯开信用证？

在离岸价（FOB）成交条件下，进口商负责租舱订舱，负担货物在装运港越过船舷后的一切风险和费用，并自行投保。在信用证业务中，银行承担第一性的付款责任，然后才向进口商求偿。万一买方因疏忽而未投水险，货物在海运途中因海难遭受损失，而进口商为逃避损失，拒绝向银行付款赎单，则开证银行将无从获得补偿。所以，一般开证银行，在接受 FOB（离岸价）条件下的开证申请时，均要求申请人提具保险单并保存，万一货物中途出事而进口商又无力付款或拒绝付款时，银行可先凭此保险单向保险公司索赔。

110. 信用证的电报错误而正本无误，是否会影响押汇？

对此，根据《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第十一条规定，可作如下解释：（1）开证银行用电报或电传指示另一银行通知信用证，并且打算将其邮寄正本作为

有效的信用文件时，电文中则必须说明该信用证须待收到其邮寄正本时方能生效。在此情况下，开证银行必须通过该通知银行将有效的信用文件（即邮寄正本）和以后该信用证的任何修改书，送交受益人。（2）开证银行如不依照上款规定办理，由此引起的一切后果当由其负责。（3）除非电文中说明“详细内容后告”（或类似意义的文字）或说明邮寄正本方成为有效的信用文件，否则该电报即作为有效的信用文件，开证银行不必再将该信用证正本寄给通知银行。

在实务中，出口商如遇例中所述情形而又拿不准时，可函请开证银行证实。这样虽多出一笔邮电费，但可防患于未然。

111. 以“无追索权信用证”押汇，如开证银行拒付，押汇银行是否有权向受益人追回货款？

信用证如果载有“With Recourse”字样，称为有追索权信用证。信用证上如果载有“Without Recourse”字样时，称为无追索权信用证，如果信用证上既未载有“Without Recourse”字样，也没有“With Recourse”字样，应视为可追索信用证。凭有追索权信用证开出的汇票，万一汇票遭到拒付时，被背书人可向背书人请求偿还票款。反之，凭无追索权信用证开出汇票，如果汇票遭到拒付时，被背书人不能向背书人请求偿还票款。也即：在无追索权信用证项下，一旦议付行支付或贴现了卖方的汇票，汇票万一遭到开证行或买方拒付，议付行或汇票后来持有人无权向前手追索已付的款项。在有追索权的信用证项下，一旦汇票遭到受票人拒付，出票人或背书人有义务受追索。

在实际中，在信用证条款上加注“Without Recourse”（不可追索），与在票据（汇票）上加注“Without Recourse”是有些区别的。后者是指汇票持有人无权向前手追索票款。但信用证方式下，因为开证银行的付款保证是以受益人所开出的汇票完全符合信用证的条件为前提。受益人在押汇申请书中一般都承认如果发生拒兑或开证行拒付，押汇银行得以向受益人追索，如无此表示，押汇银行很难接受押汇。所以，即使是无追索权的信用证，也是有条件限制的无追索权，即在符合信用证一切条件下的无追索权。倘若发生开证银行拒付押汇银行提示的汇票时，押汇银行只得向出票人（信用证受益人也即出口商）行使追索权。

112. 假设有一电报开出的不可撤销的信用证，在电文中并未声明“以邮寄文本为准”的字句，受益人按照电报信用证的文本，已将货物装运，并备好符合信用证各项要求的单据向当地通知银行议付，但当地通知银行出示刚收到的开证银行寄到的“邮寄文本”，并以电开文本与邮寄文本不符为由而拒绝议付，后经议付银行与开证银行联系，开证银行复电亦借口“以邮寄文本为准”而拒绝付款。试问：在上述情况下，开证银行有无拒付的权利？为什么？

UCP500 第十一条“电讯传递与预先通知的信用证”规定：“当开证行使用经证实的电讯方式指示通知行通知信用证或信用证修改时，该电讯即视为有效的信用证文件或有效的修改，不应寄送证实书。如仍寄送证实书，则该证实书无效，且通知行没有义务将证实

书与所收到的以电讯方式传递的有效信用证文件或有效的修改进行核对。在本例中，受益人按照电开信用证履行了各项义务，并提交了符合信用证各项要求的单据，在电开信用证的条文中未列有“以邮寄文本”为准的特别声明，因此开证银行无权以“电开本与邮寄本不符”为由而拒付货款。否则开证银行应承担由此而产生的一切后果。总之，按照上述惯例解释，在本例中，受益人完全有权要求开证银行付款，并且可以向开证银行提出由于开证银行的过失而造成的损失给予赔偿。

113. 在国际贸易中，卖方的销售确认（Sales Confirmation）经买方签认后买方为节省利息不愿立即开立信用证，而要在装船日前若干天才开信用证。但在信用证开出前如市场不好或其他不利因素发生，买方则迟迟不肯开出信用证，如果供应厂商必须要在信用证到后才开始生产，即往往信用证到期而来不及完成装运，客户即以销售确认书早已签妥而指责供应厂商迟迟无法交运。对此有人提出的一个解决办法是在销售确认书上印明：信用证应于本销售确认书签认后 10 天内开出，否则供应商不负延后交货的责任，请问此方案是否可行？有无更好的办法？

买卖合同或销售确认书的签订表明交易谈判成功，而信用证是根据买卖合同而进行履约付款的工具。一般情况在报价单上对交货日期如此规定：“Within...days/months after receipt of L/C”（在收到信用证后若干天/月后），或“Latest date of shipment”（最晚交货日...），或“Shipment date is ...”（交货期于.....），或“Bill of Lading must be dated not later than”（提单签发日期不得晚于...），但是，信用证必须提前开立并寄达供应商。所以本案中即使销售确认书已签认，但也须等到信用证开到后才能生产交货。如果信用证未开来即生产，倘以后市场不好及其他不利因素发生，买方不开出信用证，卖方必将遭受损失。所以，卖方在销售确认书内注明信用证须在销售确认书签妥后 10 天内开出，可以消除以上纠纷并可给供应商增加保障。

114. 有关信用证要求空运单据的案例研究。

信用证要求空运货物给申请人，一家银行议付了汇票，单据不符被开证行拒付。申请人提走了货物，将未付款的单据留在了开证行。

试分析受益人在此案中应接受的教训。

分析：

如果卖方（受益人）在合同中不同意将货物运送买方，卖方应决定他是否接受要求他这样做的信用证，如果他同意了，他应知道单据不符时，因空运单不是物权凭证所带来的风险，他不应责备开证行，因为开证行是按照申请人的指示办理的。

如果各方同意空运货物，货物应交给记名收货人，如果被接受的信用规定收货人是货物买方，那么开证行无权干预货物。因此，当采用空运方式时，受益人应确保单证严格相符。

115. 合同中订明卖方必须在某日前收到信用证，但因银行迟延，以致未能在合同规

定日期到达，卖方不予接受，则此责任应由银行还是由买方自己负责？为什么？

除非买方有证明表明银行有重大过失致使信用证延迟交付卖方，依《跟单信用证统一惯例》第十六条：“银行对由于任何通知、信件或单据在寄递中发生迟延或遗失所造成的一切后果，或对电报或电传传送发生迟延、残缺或其他错误，概不负责。……”这种信用证延迟交付给卖方所造成后果由买方自己承担。

116. 如信用证上没明述开证银行的付款保证条款或遵守《信用证统一惯例》（UCP）的规定条款或两者均没有，请问此时受益人是否失去信用证的保障？

信用证中表示遵守统一惯例的条款为“ This credit is subject to Uniform Customs and Practice for Documentary Credit (1993 Revision) International Chamber of Commerce Publication No. 500. ”（本信用证以国际商会 500 号小册子 1993 年修订之跟单信用证统一惯例和做法为准。）

开证行的保证条款（ The guarantee clause of the issuing bank ）有：

We hereby , engage to discharge you of all drafts drawn under and in compliance with the terms of this credit （本行保证支付你方根据本信用证开立的所有汇票）。

We undertake that drafts drawn and presented in conformity with the terms of this credit will be duly honoured （我行保证按照本证条款开具和提示的汇票届时均可议付）。

We hereby undertake to effect payment by – bank （ the name of the paying bank ） against presentation at this bank of the above – mentioned drafts and shipping documents provided that the name of commodity , detailed specifications , quantity , price , manufacturer and packing shown in the documents are found , upon presentation , to be in conformity with the relative contract （向本行提示上述汇票和单据时，只要单据所反映的商品名称、详细规格、数量、价格、厂商和包装符合有关的合同，本行兹保证由...银行（付款行名称）付款）。

（ To negotiating Bank ） please notify the foregoing to the beneficiaries. We hereby authorize you to negotiate for our account all drafts drawn and in compliance with the terms of this credit （（对议付行指示）请把以上各节通知受益人。本行授权贵行在本行帐户上议付根据本证条款开具的所有汇票）。

《跟单信用证统一惯例》是应用于所有跟单信用证的总的条款和规则，一张不可撤销信用证，只要载明遵守统一惯例，则依统一惯例规定，受益人就有付款保障了。如果没有这项声明，也没有开证行的保证条款，此种信用证为有问题的信用证，即使没有遵守统一惯例声明，而只有开证行保证条款也将会被视为问题信用证。对受益人来讲，这种问题信用证不宜接受。

117. 《信用证统一惯例》的条款不全，有何影响？如缺“ 1993 年修订 ” 或 “ 第 500 号出版物 ” 或两者都缺怎么办？

信用证统一惯例自从产生和实施以来共经历了 6 次修改。1930 年国际商会制订了《跟单信用证统一惯例》（ Uniform Customs and Practice for Documentary Credit ，简略为

UCP), 供各国银行和银行公会自愿采用, 并分别于 1951 年、1962 年、1967 年、1974 年、1983 年和 1993 年做过 6 次修改。现在使用的是 1994 年 1 月 1 日生效的修订本, 通称为国际商会第 500 号出版物。

UCP500 修订工作的主要原则是:

- (1) 加强当事人对信用证的信赖程度, 特别是对开证行/保兑行的信赖程度;
- (2) 对含义不清之处予以进一步明确, 以避免当事人理解不一, 发生争议;
- (3) 把管辖信用证业务的惯例——UCP 与其它惯例相配套, 以避免 UCP 同与之有关的其它惯例之间规定不一, 造成实际使用过程中的混乱;
- (4) 配合各种运输方式的发展, 对各种运输方式所提供的运输单据分门别类予以规定、条款清晰, 规定详细。

《跟单信用证统一惯例》虽不是国际公法, 也不具备法律的约束力, 它只是国际商会推荐银行界采用的一套业务惯例, 对于不采用它的银行是没有约束力的, 而且由于现在 170 多个国家和地区银行采用此惯例, 其所适用的统一惯例版本有可能不同。所以, 在信用证统一惯例的条款中注明是“1993 年”修订或“国际商公会 500 号小册子”是必要的。

118. 请问 UCP500 对不符点单据的处理有何规定?

(1) UCP500 14 条新增 C 分条, 规定:“在开证行确定单据在表面上不符合信用证条款时, 开证行可自行决定联系申请人放弃该不符点。”这是银行对受益人责任的独立性。一经银行决定拒受不符点单据时, 限于开证行联系申请人的唯一目的是要求他放弃该不符点, 是符合信用证银行承诺的完整性和独立性的。在单据轻微不符信用证情况下, 因通常开证行与申请人同处一地, 给开证行以灵活处理权, 让开证行替受益人联系申请人放弃不符点, 有利于缩短联系时间, 节省通讯费用, 有利于受益人及早结汇。

(2) 另外, UCP500 规定: 在开证行、保兑行或被指定银行决定拒受单据时, 须尽快(不得迟于收到单据后的 7 个银行工作日)将拒受通知发往寄出单据的银行, 或如单据由受益人逕行寄来, 则发往受益人。在其发出的拒受单据通知书中, 须陈述该行因之而拒受单据的所有不符点, 而不是 UCP400 第 16 条 d 分条所称的:“通知说明开证行因之而拒受单据的不符点。”这样的更改, 免除了又有以后通知新增加的不符点, 或以新的不符点取代原来的不符点, 加大了银行的责任, 保护了受益人的利益。

119. 如何请银行查证信用证的真伪? 银行用什么办法查证?

信用证按其传递方式不同有电报信用证和邮递信用证。受益人收到电报信用证, 如果发现信用证上注有“tested cable”(已证实), 则表示此电文经通知行核对押码无误。如在信用证上有“untested”(未经证实)时, 表明因无押码无法核对(一般信用证在经通汇银行转达时, 须附电文押码以供核对)。此时, 受益人可请本地与开证银行有通汇关系的外汇银行向开证银行询问证实。

对收到邮递信用证, 有以下几种情况。1. 由通知银行转来, 该通知银行与开证银行有通汇关系。此时通知银行凭本行留存的开证银行的印签本, 与信用证上签字审对, 如经

核对无误时，即在信用证上注“已核实”字样。2. 信用证由通知银行转来，该通知银行与开证银行无通汇关系。此时信用证上注有“无通汇关系”，受益人可请通知银行向开证银行，或委请本地与通知银行及开证银行有通汇关系，或开证银行所在地与通知银行有通汇关系的银行向开证行查证。由于此种方法需电文或信件来往，通知银行将向出口商收取一笔费用。3. 信用证由国外开证银行直接寄来，此时可委托本地外汇银行通过其在开证银行所在地的通汇银行去查询，或将信用证退还开证银行，请其将信用证通过与该开证银行及本地外汇银行都有通汇关系的银行转知。

在实务中，银行之间未有通汇关系的也不少，信用证签字不能核对或走样的也不乏其例，再者银行为了少惹麻烦，在转送信用证时多在通知书上加注签字无法核对或无通汇关系等字句。此时，信用证接受人可按以上办法考虑酌情处理。

120. 对于开证银行的通知，通知银行未能在信用证有效期内通知受益人，则应如何处理此事？

《跟单信用证统一惯例》（1993年修订）第十六条规定：“银行对由于任何文电、信函或单据传递过程中延误及/或遗失所造成的后果，或任何电讯的传递过程中发生的延误、残缺或其他差错，概不负责……”

但在信用证业务中，通知银行受开证银行委托通知信用证，负有正确而迅速地完成任务的义务。在此，通知银行应尽善良管理人的义务。如因为通知银行的原因（如工作中的疏忽和纰漏）而致使信用证有效期限已愈而受益人仍未接到信用证，通知银行对由此造成的损失应负责任。

121. 通知银行有无检验开证银行信用证上的签字义务？

信用证如由开证银行直接寄达受益人，因为受益人并未持有开证银行的印鉴卡，不能辨认其真伪。信用证之所以要经由通知银行通知受益人，其用意即在于需由通知银行检验信用证上签字的真假。UCP500 第七条“通知行的责任”还规定：

（1）信用证可经另一家银行（“通知行”）通知受益人，通知行毋须承担责任。但如该行决定通知信用证，则应合理谨慎地审核所通知信用证的表面真实性。如果该行选择了不通知信用证，它必须不迟延地将其决定告知开证行。

（2）如通知行不能确定该证的表面真实性，它必须不迟延地通知从其收到该指示的银行，说明它不能确定该证的真实性。如通知行仍决定通知该信用证，则它必须告知受益人它不能认定该信用证的真实性。

122. 在信用证的签字上有无特殊规定？如签字签在银行的印鉴卡上时，应如何证实其真伪？是否要请开证银行确认？如无通汇关系是否可证实其真伪？此时仅凭开证银行的复电是否可以承认？如印鉴卡上没有签字时，该如何处理？签字上将来出了问题，责任属谁？

（1）建立通汇关系的银行，要互换有关的控制文件，诸如银行的印鉴卡等。银行对

于签字印鉴卡的使用也有说明，目的在于借此证明银行间往来文件的真伪。银行收到一与之有通汇关系的银行开来的信用证时，即核对信用证上银行签字与所留存的此银行印鉴卡签字，如证明相符，就不必再请求原开证银行证实，如认为可疑或不符时，须向开证银行询问以证实所开来的信用证的真实性。

（2）银行如果收到原无通汇关系的银行转来的信用证，仅凭对方的复电证实是不能证实所开信用证的真实性的，因为复电也有可能伪造。在实务中，此银行可能采取以下措施：①先建立通汇关系，并取得对方的印鉴卡；②请该开证银行通过当地与本行有通汇关系的银行来证实；③请本地与该开证银行有通汇关系的银行来证实；④将信用证转知受益人，但言明不负其真伪之责。

（3）在信用证业务中，银行虽然在道义上应尽善良的管理人的义务，但在实际上，银行对单据的真实性和法律效力不负任何责任，除非银行在转知给受益人时言明：此信用证已经证实真实。

123. 接到某国开来的信用证，其开证银行与我国的银行无通汇关系，故该信用证是开证银行直接寄给国内出口厂家的，请问这种信用证是否可信？如何去查证？

卖方收到直接由国外开证银行寄来的信用证，由于其未经本国外汇银行鉴定其真实性，卖方不可轻易相信。由于开证银行与我国内银行无通汇关系，可委请本地外汇银行通过其在开证行所在国与开证行或与我外汇银行有通汇关系的银行来证实，或者将信用证退还原开证行，请其将信用证通过与我国外汇银行及开证行均有通汇关系的银行转知。

在实际业务中，出口商应不接受此种信用证，因为在辨别其真伪上及以后押汇时都有困难。

124. 我方接到一中长期信用证，在正常情况下是否有必要调查开证银行及外国进口商的信用？如需要调查，应重点调查哪一方？将来发生问题时主要责任应由谁负？

在以信用证为支付工具的贸易方式下，就出口商而言，并非没有风险。例如：如果开证银行倒闭，或所开立信用证是有问题的信用证，或出口商品德欠佳，因市场变化而拒付或对单证吹毛求疵，都可能使出口商遭受损失。所以，出口商在出口之前须作好信用调查。

就出口商来说，其出口前信用调查有两个方面，即开证银行和进口商。调查项目包括被调查人的品德、能力、资本等以及其所在国的有关政治法律环境。品德是指经营者在商业交往上的商业道德情况，讲究信誉的进口商通常都能履行合同义务，即使市场突变，遭受损失，也不轻易无端或以牵强理由拒绝付款或提出索赔。就开证行来说，应认真履行其义务，而不是偏袒某一方。能力是指经营者在商业交往中的经营技能和实力，经营能力对选择进口商来说很重要，资本是经营者的资金掌握能力，它对于选择开证行也很重要。另外，进口国的政治经济是否安定，外汇管制措施如何，都有可能影响到开证银行的营业。本例中在中长期信用证项下，对开证银行和进口商的信用调查均属重要，不能偏废某一方着重另一方。至于在将来发生问题时，其主要责任对象须视具体情况而定。如果开证行无

故拒付或以勉强的理由拒付，则依照《跟单信用证统一惯例》对银行责任和义务的规定，银行应负责任。但在实务上，银行之所以拒付，大都是受进口商指示而为之，所以最后的责任对象是进口商。这也是虽然在信用证支付方式下，出口商仍要注意对进口商信用调查的原因。

附：出口信用调查的几种途径：（1）委托自己的往来银行代为调查。（2）向对方提供的往来银行提出咨询。初次交往的买卖双方，大都会向对方提供自己的往来银行名称。（3）函请对方所提供的商号备询人（House Reference）请其提供资料。（4）委托自己在对方国内的有业务往来的商号代为调查。（5）委托对方国家商会或进出口公司调查。（6）委托本国驻外经济或商务参赞代为调查。（7）委托征信所代为调查。征信所是专门办理信用调查的机构，规模大者在世界各地都派有常驻人员，规模小者也与各国同业有业务关系，互相交换情报。委托征信所代为调查费用较高，但较准确详细。

125. 有一信用证由银行转来，而该信用证竟是有问题的或是假的，该转知信用证的银行是否应负责任？

UCP500 第十六条“信息传递的免责”规定：

银行对由于任何讯息、信函或单据在传递过程中发生的迟延及/或遗失而产生的后果，或电讯传递过程中发生的迟延、残缺或其他差错，概不负责。银行对专门性术语在翻译及/或解释上的差错，也不负责任，银行保留传送信用证条款、不作翻译的权利。

UCP500 第七条“通知行的责任”规定：

（1）如通知行决定通知信用证，它应合理审慎地核验所通知信用证的表面真实性。

（2）如通知行不能确定信用证的表面真实性，它必须不延误地告知从其收到该指示的银行，说明它不能确定该信用证的真实性。如通知行仍决定通知该信用证，则必须告之受益人它不能核对信用证的真实性。此时，信用证通知行可予免责。

126. 卖方前往通知银行领取信用证时，因该银行疏忽将此信用证交给另一家贸易商（错领），而该贸易商却不慎将该信用证遗失，请问卖方应如何处理？通知银行或该贸易商是否应该负责？如补发信用证，此项费用应由谁来付？

通知银行误将信用证通知别人，这本是通知银行工作上的失误和纰漏，由于贸易商将此证丢失，通知银行应负责补发新的信用证，包括负担由于补证而发生的费用，而贸易商很难负担什么责任。

而且，如果此丢失信用证被怀有恶意之人捡去而伪造单证押汇，由此而造成出口方损失，通知银行也应负责。

127. 某小加工厂接到一不可转让信用证，但因该厂订购材料时资金周转困难，故将信用证押给原材料供应商，后因信用证正本遗失，留有副本能否先行押汇？

在这种情况下，以副本先行押汇是非常困难的。受益人丢失信用证正本，须迅速向通知银行办理挂失手续，经过核实已遗失的信用证正本未经使用后才有可能凭信用证副本申

请押汇。银行接受信用证副本，须冒一定的风险，即使是对于信用可靠的客户，往往也要求其提供赔偿保证书（L/I）才给通融押汇。

128. 国内某厂接获信用证电报通知，但迟迟未接到信用证正本，经向银行多次查询正本是否已到，但该行称确实未收到。后经与客户联络，被告知正本确已寄出，如此经过一个多月，仍未收到信用证，等到信用证装船期限及信用证有效期限皆已过期，对方才经由银行另行发出延期电报，并在电文中说明，如未接获正本，可凭前批交易所开信用证各项条件押汇，但在电文中并未说明前批交易信用证的号码。请问：①如进口商未曾申请开发信用证，为何银行会发出上述两封电报？②如果是银行邮递过程中遗失，银行是否应负补发的责任？③如依据前批交易所开信用证的条件押汇，银行方面是否会接收？

（1）案例中厂家始终未获信用证正本，而银行先行告诉厂家未收到信用证正本，后又说明可凭前批交易所开信用证各项条件押汇，可推知进口商可能确实开出信用证，但在邮递过程中遗失。

（2）信用证遗失原因不易查明，对于厂家来说只能视为信用证在邮递过程中遗失，却不能强求开证行补发，但可以让开证申请人申请开证行补发。

（3）厂家手中既无信用证正本，而电文中又没有注明前批交易的信用证号码，所以，在以后押汇中可能会遇到困难。本例中，厂家不宜根据银行的电文贸然交货备单，否则可能招致损失。当然，如果开证银行寄来补发信用证正本最好，如否，亦可向银行办理信用证挂失手续，同时以赔偿保证书（L/I）方式向银行办理押汇。

129. 信用证遗失后该如何补救？如果因此而发生各种法律上的问题，出口商是否应负全部责任？

信用证如果不慎遗失，可从以下几方面采取措施补救。

（1）登报声明已丢失的信用证作废。（2）向通知银行申请通告国内各外汇银行。“We have been notified by the beneficiaries of the captioned credit that the original instrument of the credit, advised by us, has been lost. You are, therefore, hereby requested to mark your records and take due notice of not effecting negotiation against the original one.”（我行已接到上述信用证受益人的通知，原以我行为通知行的信用证遗失，务请贵行注意不要接受凭原信用证的议付。）（3）向通知银行申请补发影本。通知银行并没有补发信用证的义务，但是为了客户需要考虑信用证受益人要求后，并获得有关赔偿保证后可以补发给信用证影本，在其上注明：“补发，未用余额不详”字样，以及盖上通知银行印章。（4）请求开证银行补发信用证。开证银行亦无补发信用证的义务，尤其考虑到先后开出两张信用证可能出现重复押汇，一般也是在获得有关赔偿保证时才考虑补发事宜。

由于信用证遗失而引起的法律问题，无非是出现了两张信用证重复押汇问题。如果信用证遗失被人捡走利用假冒单证冒领货款时，只要出口商未与之串通，出口商不负责任。但这种冒领如若发生在信用证遗失通知到达各银行之前，损失就由出口商自己负责。如果银行已经事先接到通知言明某信用证已遗失，不可凭该信用证正本押汇，而银行因疏忽而

致使凭该遗失信用证正本押汇，其损失由银行自行负责。在信用证遗失手续中，如果通知银行接到信用证受益人的挂失申请时，不将遗失事项通知其他各外汇银行，则由此发生重复押汇通知行须负责。

130. 信用证装船期已到，无法装船，经电请客户延期已获同意，并来电称修正书（Amendment）已寄出，但在更改后的装船期将届满时，仍然没有从银行接到修正的正本，此时应采取什么措施较好？

出口商要求延长信用证有效期时，一般应同时延长装船日期，以免造成延迟装运而被拒绝付款。案例中在修改后装运期将届时，信用证修改文本仍没有收到，此时出口商不可贸然装船备单，万一进口商没有修改信用证，则必不能押汇。安全之策是请求通知行向开证银行询问信用证修改文本是否已经寄出和修改内容如何。如果确已寄出但可能在邮递中丢失，时间允许可要求其再寄来补发修正文本，或另行通知进口商要求重新修改信用证。如果信用证没有修改可电催进口商修改。只有在进口商信用良好，有长期交往或所出口货品畅销时，出口商在修改文本未收到而修改后装船期限又将要到，可考虑将货发出，否则，以后押汇时押汇银行拒付或引起纠纷，出口方将蒙受损失。

131. 进口商来电称已开出信用证，出口商迟迟未收到，而出口商急于装船，应如何处理才为妥当？

进口商称信用证已开出，而出口商迟迟未收到，可能是进口商没有开出信用证而以谎言欺骗，也可能是进口商已开出信用证但在邮递过程中出现失误。为弄清到底是为什么，可电询进口商，也可以让信用证通知银行向开证银行（当然，此时出口商须知道进口商声称开出信用证的开证行和通知行名称）询问。如果确系信用证已开出尚在途中，出口商再采取措施，如果信用证根本未开出，应当小心行事。

当然，上述方法费时又费钱，尤其是在交易额不大时，颇不划算。此时不必急于装船，等信用证寄到时再说。如果对方系老客户，信用可靠，或我方出口货品畅销，也不妨先行装船，如果以后没有收到信用证，可与进口商商量以托收方式收回货款。

132. 请说明开证银行选择信用证通知银行的标准。

在信用证业务中，开证银行与通知银行属业务代理关系，且大都一个在国内，一个在国外，除了通知银行已为信用证申请人作了指定或限制外，开证银行选择通知银行一般从以下考虑：（1）以开证银行在受益人所在地或附近的分支行优先。（2）以受益人所在地与开证银行有通汇关系的银行次之，且选择其中业务往来密切，外汇业务能力强的银行。（3）如信用证须加以保兑，开证行会优先考虑保兑银行为通知银行。

开证银行在选择通知银行时，一般根据互惠原则，使双方业务上都较方便、顺利，以节省一些不必要费用和环节。

133. 开证银行如何选择偿付银行？如何决定偿付的方法？

信用证业务中，开证银行可能因资金集中在国外某银行而在信用证中指定由另外一国外银行付款，此一付款银行即为清算银行或偿付银行。开证银行在选择偿付银行，一般从以下考虑，如果通知银行为开证银行的外汇存款行，则以该通知行为偿付银行，如否则选择受益人所在地的开证银行的外汇存款银行作为偿付银行，如受益人所在地无开证行的外汇存款行，开证行可能就不指示偿付银行，而以其本身为付款行。

信用证偿付条款一般对偿付方法作以下规定。在直接信用证项下，如付款人为开证行本身，就无须求偿条款。如汇票付款人为通知银行，且付款银行为开证银行的外汇存款银行，则规定：“Upon payment, please debit our account with you”（付款后请借记我行在贵行的帐户）；若付款银行不是开证银行的外汇存款银行，则规定：“Upon payment, please reimburse yourselves through Bank of”（付款之后请向.....银行求偿），此指定偿付银行即为开证银行的一个外汇存款银行。在议付信用证场合，如以开证银行为汇票付款人时，则在偿付条款中规定：“To Negotiating Bank: In reimbursement, please reimburse yourselves through...Bank”（议付行清偿时请向...银行求索），此指定偿付行亦为开证行的外汇存款行。若以开证银行的外汇存款行为汇票付款人时，则直接规定由议付行向付款行提示汇票。

134. 如何判断一张信用证是否限制押汇？

开证银行如在信用证上特别限定某一银行议付其信用证项下的汇票，这种信用证称为特别或限制信用证（special 或 Restricted L/C）。反之，没有特别指定议付银行的信用证称为无限制押汇信用证。信用证中限制文句如下：①Negotiation under this Credit is restricted to the Bank of × × ×. ②Drafts drawn under this credit are negotiable through Bank of × × ×. ③Drafts at sight on × × × Bank. ④Payment with × × × Bank. ⑤Kind forward document to us.（押汇行非通知银行时）⑥Reimbursement for negotiation under this credit is subject to special arrangements between the issuing bank and × × × Bank. ⑦This Credit is available through × × × Bank,only. ⑧We (advising bank) hold special instructions regarding the reimbursement. ⑨We authorize you to negotiate the draft.....10Negotiation under this credit is restricted to your counters.

135. 样品费用算入信用证内时，是否总数量及总金额均加上样品的费用即可？

因为样品已另行寄出，其样品单证将不随附货物运输单证一起，如果在信用证中数量及总金额上均加上样品费用，在押汇时将出现单证不符。所以，在实务中一般在信用证中注明：“Sample charge for US \$...may be drawn under this L/C”（此信用证项下可支付样品费...美元），或在将样品费用摊入货品单证后，再在总金额之上加上一个样品费用即可。

136. 请问 UCP500 对银行审核单据的标准和时间作何规定？

（1）UCP500 除规定银行必须合理小心地审核信用证规定的单据以确定“单证，单单”一致外，还增添了银行确定单证一致的标准须按“本惯例条文所反映的国际标准银

行惯例规定”。引入此项“国际标准银行惯例”并不限制银行合理小心地审核单据，其意图是确定“合理小心”的适用范围。加入此项避免了银行审单时机械地要求在单据和信用证条款之间，一个字与一个字，甚至一个字母与一个字母的相符，允许银行在审单时按国际上通行的审单标准审核单据，以确定是否接受单据。此项“国际标准银行惯例”在UCP500中也有所反映，如第37条C分条规定：商业发票中对货物的描述必须与信用证中的描述相符，而在其它一切单据中，货物描述可用统称，但不得与信用证中对货物的描述有抵触。

(2) UCP400仅规定：“开证行应享有合理时间审核单据，以决定是否接受单据。”对合理时间究竟有多长无具体规定，以致在实际法院判决时，有的解释为3天，有的解释为超过3年，还不管那些判决是接受或拒受单据。

UCP500进一步明确该合理时间为：自开证行、保兑行或被指定银行收到单据日后不超过7个银行工作日，从而避免了纠纷，有利于敦促银行加快审单速度，如超过7个银行工作日，则银行就丧失了拒受单据的权利。另外，“7个银行营业日”为银行审单期的个别上限，银行应考虑受益人或押汇银行出的短期内即可完成审单的抗辩。以上规定有利地保护了受益人的合法权益。有利于受益人提早结汇，加快资金周转。

137. 信用证的有效期限与银行费用有何关系？如延长1个月与3个月是否相同？

信用证的有效期限与银行费用是有关系的。开证银行向开证申请人收取的各项费用通称开证费用，一般各个外汇银行均有这种收费表，银行在开立信用证时依此费率表收费。这种费率表，有的是按信用证有效期限的长短而编列的，也有的是按汇票期限的长短而编列的。对于按信用证有效期限编列的费率表，一般以每三个月为一期，每期按信用证金额一定百分比收取费用。如果信用证有效期限为4个月，则按两期收费。并且，此种费率表也规定了最低收费标准。所以，延长信用证1个月与3个月，若银行规定最低收费标准期限为3个月时，则银行收取相同的最低费用，若最低收费标准期限小于3个月，则两种不同的延期其收费也就不同了。

138. 押汇银行办理出口押汇时所收取的费用有哪些？如何计算？

在我国，押汇业务由中国银行办理，即出口单据经银行审核无误后，即以单据为质押，垫付金额外汇给出口单位，按约定利率，预先扣除议定邮程天数的利息以及办理出口押汇所需的手续费、联系往来的邮电费。中国银行按国际金融市场外币利率折算人民币扣息，得到的净额收入出口公司帐户。

这其中，出押利息 = 票面金额 × 利率 × 估计收到票款所需天数 / 360

邮程时间根据中国银行当前规定为：

香港澳门中资集团联行（包括香港广东省银行）以及新加坡中行信用证（港币、美元），7天左右。

香港、澳门非中资集团的银行信用证（港币、美元），9天。

日本境内银行信用证（日元），8天左右。

其他地区银行信用证（美元及其他货币），10~12天左右。

如上述地区是远期信用证，其远期系自提单日期起算的，可以计算其到期日，银行称为“板期”，即到期日可以固定下来的，则邮程天数可包括在远期天数内，即按远期天数扣息，以外币计收；如系“见票日若干天”远期者，须单到国外开证行，再由开证行由开证人提出见票后起算，故仍须在远期天数外加计邮程时间。

如金额超过20万美元以上，在邮程天数和利率方面还可与银行面议。出口单位向银行交单后除上述邮程天数外，还须加银行3个工作日时间，如超过3个工作日，作3个工作日计算。

139. 贸易商外销时，其押汇费（包括手续费，利息等）应由工厂负责还是由持有信用证的贸易商负责？

出口押汇业务是银行对外贸公司的资金融通，使外贸公司在交单时即可取得货款，从而加速外贸公司的资金周转。因此，信用证押汇所需费用，必须由持有信用证，并享受到信用证优越性的外贸公司支付。而对制造厂家来说，不管是收受结汇方式，还是出口押汇方式，都没有影响到其收入，他们理所当然不必多支付这笔费用。

如果制造厂家向外贸公司报FOB价（离岸价），那么报关费用由厂家负担，而外贸公司提示国外客户开来的信用证办理押汇，负担押汇所需的手续费、利息费等各种费用。

140. 保兑银行保兑手续费率是多少？押汇银行的押汇手续费率是多少？保兑银行是否可以同时是押汇银行？如果可以，手续费率应如何计算？此种手续费应由谁负担？

各外汇银行都有自己的费率表。保兑银行保兑费用也是各行自行制定，一般以几个月（一般是3个月或4个月）为一期，每期计收保兑金额千分之几的费用。在我国开出的信用证一般不经保兑，因为中行信誉可靠。至于押汇银行收取押汇费用，也是以自己制定的费率为准，按押汇金额的千分之几计收。一般押汇银行押汇费用主要包括：手续费、邮电费（一般以实计收）、汇费（如需对外汇付佣金）、出口押汇利息（因地区不同，其利息之计算日数有异）等。

押汇银行当然可以同时为保兑银行，此时押汇银行分别按押汇费率和保兑费率收费，但如果此保兑银行为付款银行，因其没有押汇行为，不应收取押汇手续费。除非另有约定，押汇费用一般由受益人承担，保兑费用由进口商或出口商承担，付款银行的付款费用由开证银行负担。

141. 就国际贸易而言，各种银行费用是如何划分的？何者由进口商负担，何者由出口商负担？

国际贸易中银行在支付货款中发生的费用依据贸易结汇方式和环节有：

在信用证支付方式下，银行费用有①开证费用，由开证申请人（进口商）负担。②保兑费用，除非另有约定，一般由进口商负责。经中行开出的信用证一般不须保兑。③押汇费用，由出口商负担。④修正信用证费用，一般由要求修改的一方承担。⑤通知信用证

费用，一般由进口商承担。

在托收业务中，除非特别约定，出口地银行托收费用由出口商承担，进口地银行托收费用由进口商承担。另外，按 1996 年 1 月 1 日实行的《国际商会托收统一规则》第 21 条“手续费及费用”d 款规定：“银行保留向发出托收指示书的一方要求预付手续费及费用的权利，以支付试图执行托收指示所需的费用，在收到该项费用以前，保留不执行该指示书的权利。”

142. 请问信用证的付款银行、偿付银行、保兑银行有何关系？如果信用证上表示出偿付银行在第三国时，其押汇文件的流程怎样？

付款银行是信用证上规定的汇票付款人，因此又称为 Drawee bank，付款银行可能是开证银行，也可能是开证银行以外的银行。付款银行一经兑付汇票，即不能向出口商追索，所以通常如果指定某一银行为付款银行时，必须同时规定须将单据全套或其中一套寄往付款银行，付款银行检验单据符合信用证规定后才可付款。清偿银行（Reimbursing Bank）是开证银行因资金使用调度或资金集中在国外某银行而在信用证中指定由另一国外银行付款，此被指定的付款银行即为偿付银行。清偿银行不根据信用证审核单据，单据也不经过清偿银行，清偿银行事先收到开证银行的偿付授权书，于收到求偿银行或押汇银行的求偿函电或求偿汇票时，即在符合偿付委托书授权范围内予以偿付。UCP500 规定，开证行不应要求索偿行向清偿行提供与信用证条款相符的证明。如索偿行未能从清偿行得到偿付，开证行不能解除自身的偿付责任。

保兑银行（Confirming Bank）是就开证银行所开出的信用证加以保兑的银行。信用证一经保兑银行保兑，受益人就有了两个银行的付款保证。而且，受益人向保兑银行提示单据时，保兑银行一经付款即不得行使追索权。

付款银行或保兑银行所付之款，可直接从开证银行在付款银行或保兑银行的存款帐上扣除，也可按信用证的规定向清偿银行求偿。

信用证中表示清偿银行在第三国，因为押汇文件并不经过清偿银行，所以并不影响单证的流程。单证流程依然是：受益人→议付银行或通知银行→付款银行或开证银行→开证人。

143. 有一国外开来的不可撤销的信用证，并经过一家 B 银行保兑。当受益人按该信用证办完装运手续后，向 B 银行提交符合信用证各项要求的单据，要求付款时，B 银行却声称：受益人应首先要求开证银行 A 付款，如果开证银行 A 无能力偿付时，则由他保证付款。试问在上述情况下，B 银行的解释对不对？它能否推卸议付货款的责任？为什么？

UCP500 第九条“开证行与保兑行的责任”规定：

当信用证规定的单据提交到保兑行或任何另一家指定银行时，在完全符合信用证规定的情况下则构成保兑行在开证行之外的确定承诺；

（1）对即期付款的信用证——即期付款；

（2）对延期付款的信用证——按信用证规定所确定的到期日付款；

（3）对承兑信用证：

①凡由保兑行承兑者——承兑受益人出具的以保兑行为付款人的汇票，并于到期日支付票款，或

②凡由另一受票银行承兑者——如信用证规定的受票银行对于以其为付款人的汇票不予承兑，应由保兑行承兑并在到期日支付受益人出具的以保兑行为付款人的汇票，或者，如受票银行对汇票已承兑但到期不付，则保兑行应予支付。

（4）对议付信用证——根据受益人依照信用证出具的汇票及/或提交的单据，向出票人及/或善意持票人予以议付，不得追索。开立信用证时不应以申请人作为汇票付款人。如信用证仍规定汇票付款人为申请人，银行将视此汇票为附加的单据。”

结合本例中，B 银行作为该信用证的保兑银行，只要受益人提交的单据符合信用证的各项要求，该保兑行就没有拒绝付款的权利。原因是：在银行的惯例中，当一家银行开出一张不可撤销的信用证，经过另一家银行保兑后，在遵守信用证一切条款的条件下，除开证银行承担责任外，此项保兑亦构成保兑银行一项确定的承诺。当受益人要求保兑银行议付货款时，保兑银行不能推卸其事前承诺的责任。在本例中，B 银行声称受益人应首先向开证银行要求付款，只有在开证银行无力偿付的情况下，才由他承保保证付款的责任。这是把“保兑”和“担保付款”两种概念混淆起来。一切保兑的信用证，对于保兑行来说，是承担了与开证行同等的第二付款人的责任，而在银行担保的业务中，对于担保付款的银行则是承担第二付款人的责任，即是存在付款人不能付款的情况下，才承担付款的责任。这是必须加以区别和分清的。

144. 按 UCP500 规定，银行应怎样处理信用证中未明确要求的单据？

在实际业务中，常碰到信用证的条款并不要求任何单据，而只与事实有关。这是由于在开证时指示不精确的结果，这类例子有：货物必须以公会班轮装运；一套付本单据须快邮径寄开证人等。对这类非单据条款是否要求受益人提供有关证明，UCP400 无明确规定，但在实际业务中，银行通常要求此类证明，如一张承运人出具的船只是公会班轮的证明书，或快邮收据等。

针对以上问题，UCP500 新增 13 条 C 分条，指出：“如信用证含有一些条件，但未规定提交与之相符的单据，银行将认为这些条件未曾提及并对这些条件不予理会，从而免除了受益人提交非单据条款证明的要求，进一步加强了开证行开证时明确指示的责任。

145. 信用证是银行应进口商请求担保开出的。如出口商是按信用证内容装运出口并制作相符单据，但进口商却借口拒付，那么开证银行是否会支付给押汇银行？出口商接到信用证后，是否有必要对进口商信用状况作详细调查？

开证银行开出信用证后，必须且仅需要对信用证独立负责，它与买卖合同无关，也不受其约束，只要出口方提出表面符合信用证要求的单据，开证银行就必须承担付款责任。而开证行在见票、见单付款后，若进口商拒绝赎单或无力付款，开证行仍有责任对押汇银行支付货款。履行付款责任后，开证行有权处理单据和货物，出售价格不足抵偿其垫付

时，开证行仍有权向进口商追索不足部分。

一般来说，在国际贸易上，买卖双方交易之前，原则上需作信用调查。虽然使用信用证结算方式，较托收等其他方式相对地完善，但仍不可能避免所有的风险。出口商仍可能遭到进口商不开证或不如期开证，或开证行倒闭的风险。进口商也可能遭到出口商不交货或以坏货、假货、假单据进行诈骗的风险。因此，信用调查是比较重要的一个环节。但是，在国际贸易中，自买卖双方开始接洽，到报价、还价、接受、订立契约，以至于到卖方交货，买方付款，需经一段相当长的时间。在这段期间内卖方或买方的财务营业随时可能发生变化，所以即使在交易开始前买卖双方经过了信用调查，但事后的变化，也是需要密切注意的。各国为扶助对外贸易发展，一般都有出口保险制度，以减轻出口商的风险。

146. 与 UCP400 相比，UCP500 对“证实书”与“简电通知”有何新规定？

UCP400 仅规定：在开证行向受益人预先发出简电通知后，应将有效的信用证或有效的修改文件寄给通知行，不得延误。因此在实际业务中常发生简电通知与随后收到的证实书条款不一致的情况，使受益人不敢完全依据简电通知提前备货，以防日后证实书与简电通知有不同规定造成受益人方面的被动局面。

而 UCP500 除上述外，进一步明确规定：已发出该预先通知的开证行将不可撤销地承诺毫不延迟地开立证实书，且条款与预先通知无不一致之处。由此加大了开证行及申请人的责任，保护了受益人的利益，便利其依据简电通知提前做好货物备货、商检等工作，充分发挥“简电通知”的“提前通知”的作用。

147. 信用证上仅要求海关发票，而事实上，该项发票上有许多栏常被漏填或误填或填写不全，开证银行以此为理由加以拒付。象类似的情形是否合理？如不合理应以何种理由加以驳斥？

国际商会（ICC）第 400 号《跟单信用证统一惯例》第 23 条规定：“当信用证要求运输单据、保险单据和商业发票以外的单据时，信用证应规定该单据的出单人及其措辞或项目内容。倘信用证无此规定，如提交的单据的项目内容可能证实单据中述及的货物/或服务与提交的商业发票上所述或当信用证不要求商业发票时，与信用证中所述的货物/或服务有关联，则银行将予接受。”

在此例中，若信用证仅要求海关发票，却未规定该海关发票的项目内容时，则即使该海关发票上有栏目遗漏未填，也不构成开证行拒付的理由。至于误填，如同其他单据并没有抵触，开证行也没有理由拒付。

148. 如何防止外国出口商假造单据真押汇？

为防止外国出口商假造单据真押汇的情况，在签定买卖合同以前，应对该外国出口商的信用情况通过本国外汇银行等途径进行一番调查。信誉良好的出口商一般来说不大可能进行此类伪造文书的活动。另外，在接受单据前，一定要认真验单。因伪造的单据常难免出现瑕疵，一旦发现，进口商便可能拒付，从而避免损失。

149. 国内某厂从美国购买设备，须由美国国内将 A 厂商（到岸价条款）的货品送往 B 厂商（离岸价条款）处加工成套后方可进口使用。请问开往 A、B 两家的信用证应注意何事项，并要求何种押汇文件？

此例中，对于 A 厂商，应要求其交出其货品的一套正本单据，以检验其货品是否符合要求；同时，还应要求其证明货物已交 B 厂商。因此，信用证中可作如下规定：①提单（B/L）受货人（consignee）做成空白抬头（unto order）；②第二套正本单据（Second original documents）由 A 厂商径寄 B 厂商凭以提货；③第一套正本单据（First original documents）及 A 厂商已将第二套正本单据寄送 B 厂商之证明做为押汇文件。

至于开给 B 厂商的信用证，其所要求的押汇文件与普通信用证要求相同。

在此例交易中，由于 B 厂商有可能收到 A 厂交送的货品后，将其据为己有，而不予加工成套交给进口商。因此，应注意须事先对 B 厂商的商信情况进行细密的调查。

150. 简述 UCP500 对受益人新增加的不利条款？

UCP500 中除上述有利于受益人的新增条款外，还有下述不利的新增加条款：

第一 UCP500 第 9 条新增 d(2) 分条，规定了通知修改给受益人时，保兑行可选择不予延其保兑到修改。但如保兑行选择这样做，它必须承认该保兑对于原始信用证部分仍然有效，不受修改的影响。如受益人拒绝修改，原来保兑的信用证保持原样，保兑行的责任同样保持原样，但如受益人接受修改，则保兑行的责任将不包括修改书部分。因此，当受益人收到保兑信用证的修改书时，一定要注意保兑行是否通知其不保兑修改书，以免造成不应有的损失。

第二，UCP500 对各种不同运输方式及多式联运情况下所应采用的运输单据分门别类予以叙述。UCP500 分别在 23 至 30 条对海运/远洋提单，不可流通海洋运单，租船合约提单，多式联运单据，空运单据，公路、铁路或内河运输单据，快邮公司和邮局收据及运输行出具运输单据等的签发、份数、转运，必须具备的项目内容等均有详细而严格的规定，这就要求受益人严加注意这些新规定，以保证其提交符合信用证规定的单据。

第三，保险金额在某些情况下加大。UCP400 规定：除信用证另有规定，最低保额应为 CIF 或 CIP 价加成 10%，但如银行从单据表面上无法确定该金额时，可接受根据信用证要求付款、承兑或议付的金额与商业发票金额两者之中较高者，作为投保金额，即无投保加成。但 UCP500 新规定，在上述情况下，还须加成 10%，这主要是参考了《1990 年国际贸易术语解释通则》（即《INCOTERMS1990》）所要求的出口方最低保额应是合同金额加成 10% 的规定，在此情况下加大了对出口方投保金额的要求。

第四，对办理可转让信用证业务的转让行有了限制。UCP400 对可办理转证信用证业务的转让行无任何限制。而 UCP500 对此作了如下限制：（1）信用证中被授权付款，承担延期付款责任，承兑或议付银行；（2）如为自由议付信用证，则为信用证中特别授权作为转让的银行。只有上述银行方可办理转让业务。但要注意，办理转证属转让行的权利而非义务，只有第一受益人所提的转让范围（如受让人，转让金额）和转让方式（如是否

替换单据，是否保留拒绝修改通知权，一个还是多个受让人）为转让行明确同意后，转证才能办理。

151. 开证银行是否应于议付银行（Nego Bank）提出符合担保信用证所要求的单证即应付款？如回答是肯定的，开证银行如何防止受益人的投机行为？

担保信用证不以清算商品买卖价款为目的，而是以融通资金或担保为目的所开发的一种信用证。在担保信用证业务中，议付行将担保信用证受益人所提出的单证（一般是某种声明文件）向开证银行提示时，只要这些单证文件与担保信用证中规定条款相符，则开证银行须履行付款义务。在《跟单信用证统一惯例》本文适用于一切跟单信用证，并包括在其适用范围内的备用信用证，除非另有约定，对各有关方面均具有约束力。在担保信用证中，只是受益人得到在符合信用证条款规定条件下的存款保证，至于受益人以假冒单证来领取款项，开证银行也仅只有凭单证相符付款义务。但如果在信用证中对所提示文件要求有公检证书，似乎可以有效防止这种假冒行为。

152. 进口商如何开列信用证条款并写明“等货物验关后付款”，以便当货品有问题或缺时止付？

商品检验条款是买卖双方争议颇多的问题。如果规定到岸品质、重量（Landing Quality Weight），即商品的品质、重量应在目的港卸货后进行检验，以目的港的商检机构签发的品质、重量证明书为结汇凭证，这显然对买方极为有利，一般卖方难于接受。但如若作此规定，只须在信用证上注明以下语句：“Documents shall be released to accountee, without payment, to arrange for customs entry and inspection. And draft(s) drawn under this credit are payable after inspection and found conforming to contract.”（单证先不经付款提交进口商以供验关和检验，且此信用证项下汇票在货到检验相符后方得付款。）

153. 请问买方远期汇票的付款人为帐户主（Accountee）在开证银行付款后汇票到期前，该付款人倒闭，请问开证银行是否可追索发票人？又付款人及银行相继倒闭，是否可向发票人追索？

UCP500 第九条规定：

“a. 不可撤销的信用证，在其规定的单据全部提交指定银行或开证行，并符合信用证条款的条件下，便构成开证行的确定承诺：

I. 对即期付款信用证——履行即期付款；

II. 对延期付款信用证——于信用证条款中所确定的到期日付款；

III. 对承兑信用证：

（a）凡由开证行承兑者——承兑受益人出具的以开证行为付款人的汇票，并于到期日支付票款，或

（b）凡由另一受票银行承兑者——如信用证内规定的受票银行对于以其为付款人的汇票不予承兑，应由开证行承兑并在到期日支付受益人出具的以开证行为付款人的汇票；

或者，如受票银行对汇票已承兑，但到期不付，则开证行应予支付；

IV. 对议付信用证——根据受益人依照信用证出具的汇票及/或提交的单据，向出票人及/或善意持票人履行付款，不得追索。开立信用证时不应以申请人作为汇票付款人。如信用证仍规定汇票付款人为申请人，银行将视此汇票为附加的单据。

本例中，汇票到期前、付款人倒闭，开证银行不能向出票人行使追索权。但是，假如付款人及开证银行相继倒闭，而承兑汇票已流通到市上，则持票人可以向发票人行使追索权。但若此时已承兑汇票仍在开证银行手中，则开证行不能向出票人行使追索权。

154. 国内某厂在银行开出不可撤销信用证后，发现出口商信用欠佳，打算取消信用证，请问应如何取消？

不可撤销信用证，在遵守信用证一切条款的条件下，构成开证银行一项确定的保证，未经一切有关方同意，此等担保付款不得修改或取消，未经一切有关方同意，接受部分修改亦属无效。所以此例中，未经对方客户同意，厂家似乎无法取消此信用证，如果对方不同意，厂家也无法对信用证修改以限制押汇。由此可见，在进出口贸易中，交易前做好信用调查是非常重要的。

155. 开证银行接受其客户的请求，办理即期信用证的担保提货时，银行是否负有风险？受理承兑交单（D/A）时的风险如何？

由于货物已运达目的港而单据尚未寄达进口商，进口商可能会到开证银行去办理担保提货。担保提货方式可以是赔偿保证书方式（L/G——Letter of Guarantee）或无提单担保提货（Indemnity and Guarantee Delivery without Bill of Lading）。在担保提货方式下，银行可能遭受以下损失：（1）进口商担保提货申请书上所列货物的内容与后来寄达的单证商业发票所列内容不同时，例如后者金额大于前者时，如进口商不愿补偿，担保银行将可能遭受损失。（2）根据《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第十四条e款，如开证银行未能将单据代寄单银行保存以听候处理，或未能将单据退回给该银行，开证行即无权提出未遵守信用证条款付款、承兑或议付的异议。如开证银行一旦允许进口商办理担保提货，开证银行将不应以单证不符拒受单证。如此时发生贸易纠纷，或进口商拒付履行其在保证书上所列义务时，将致银行遭受损失。在托收方式下，由于银行业务的“三不管”特点，即不管能否收到货款，不管单证，不管货物，银行只是按出口商或托收银行指示受理业务，不会发生上述风险。

156. 以信用证方式进口时，如经进口方开证银行办理担保提货，则开证银行对于以后寄到的货运单据是否仅须担负审核的责任？

据《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第十四条e款规定，如开证银行未能将单据代寄单银行保存以听候处理，或未能将单证退回给该银行，开证银行便无权提出未遵守信用证条款付款、承兑或议付的异议。所以，如果因船已抵达目的港而单证却未到达开证银行，进口商为了能及时办理提货而向信用证开证银行申请办理担保提货，则开证银行

便无权而且也没必要再对单证负审核之责。

157. 某出口商接到由日本开来的 180 天不可转让信用证，该出口商再以此为主信用证（Master L/C）委请通知银行按其金额开出本地信用证（Local L/C）给国内某制造厂，该制造厂在货物装妥后向通知银行押汇并取得货款，然后再由出口商再依据主信用证和单据押汇 180 天后，若通知银行收不到该笔货款时，请问：①开发本地信用证（Local L/C）的通知银行该向谁追回货款？②供应商及出口商各负何种责任？③本地信用证若按主信用证全额开出，则出口商会获得什么利益？④如果出口商投保出口险，会不会取得保险利益？

出口商凭国外银行开来的主信用证（Master L/C）而向本国通知银行申请开立本地信用证（Local L/C）给供应商，虽然本地信用证是凭原信用证作担保而开立，但两信用证分别独立。如本地信用证的开证行（即主信用证的通知行）遭拒付时，它将向原信用证的受益人出口商行使追索权。

虽出口商与供应商之间供货合同是以出口商的出口合同为基础，但实务上，供应商可能不知道货物将出口至何方，进口商也可能根本不知道供货商，供货商与进口商无直接联系，供应商的责任和义务依供货而定，而出口商的义务依供货合同和进出口合同而定。一般情况下，本地信用证与以之作为担保的原信用证相较，除金额、有效期限及收益人不同外，其它内容均相同。但在以下情况下，也会有两证金额相等。即如果出口商已向进口商或供货商收取佣金或中间利润，或在贸易管制国家，出口商无出口配额而供应商却有可供出口配额，此时可能佣金已另行计算，一般不会损害出口商利益。

此例中是出口商作中间商，但它受进出口合同制约，如果确须投保出口险，出口商即享受保险利益。

158. 国内某出口厂以付款交单（D/P）方式出口，单证由国内甲银行寄由第三国乙银行转给进口国丙银行托收，后来得知丙银行倒闭收不到货款，该出口厂要求退回有关单证但毫无结果，请问托收银行应负什么责任？

托收是由卖方开具汇票并随附单据，把它交给当地银行（托收银行或受托银行）并提出托收申请，委托该行通过它在进口地的代理行（代收银行）代向进口人收款。而 D/P 是出口人交出单据后指示托收行和代收行在国外的买方付清货款后才交出单据。

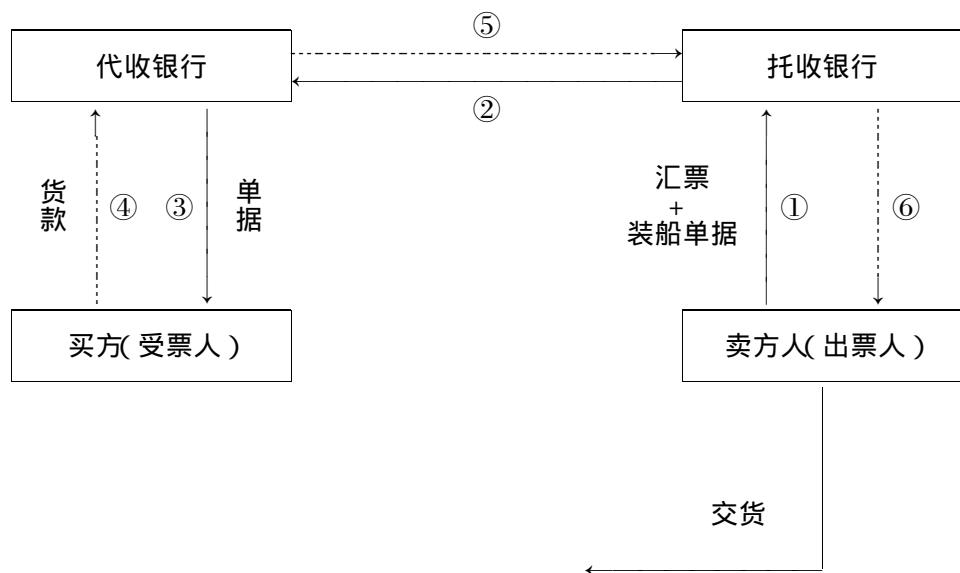
在托收业务中，其四个重要的关系人，即委托方（卖方）、托收行（出口地银行）、代收行（进口地银行）和付款人（买方），它们之间关系为：①委托人和托收行之间是委托代理关系；②托收行和代收行之间亦是委托代理关系，它们之间通常订有长期代理合同；③付款人与代收行之间则不存在任何合同关系，付款人依据贸易合同向代收行付款。

所以，在托收方式下，银行只是作为卖方的受托人行事，银行托收业务具有“三不管”特点，即不管货款、不管单证真伪、不管货物。《托收统一规则》（国际商会第 522 号出版物）对银行责任作下解释：第五条：为了实现委托人的指示，托收行将使用下列银行作为代收行：①委托人指定的代收行。②它自己选择的，或别的银行选的，在付款或

承兑国内的任何一家银行。单据和托收委托书可直接或通过别的中间银行寄给代收行，银行为了执行委托人的指示而使用其他银行的服务时其费用与风险，由委托人负担。……第十四条：与托收有关的银行，对由于任何文电、信件、或单据在寄送途中的延误和丢失所引起的后果，或由于电报、电传、或电子通讯系统在传递中的延误、残缺或其他错误、或由于专门性术语，在翻译或解释上的错误，不承担义务或责任。第十五条：与托收有关的银行对由于不可抗力、暴动、内乱、叛乱、战争或他们所不能控制的任何其它原因、或罢工、停工、致使业务中断所造成的后果，不承担义务或责任。

所以，托收业务中托收银行对托收过程中所发生的各种非自身所能控制的差错概不负责。在本例中，只要托收行尽到“遵守信用，谨慎从事”之义务，由于代收银行倒闭而使委托人无法收到货款乃至单据也无法收回，托收行无法负法律责任。

159. 如果以付款交单（D/P）方式出口，其货款未汇来，应如何索取？



在 D/P 方式下，出口人交出单据后指示托收行和代收行在国外的买方付清货款后才交出单据。托收程序如上图示：

所以，在 D/P 方式下，汇票付款人必须先付清货款，才可取得货运单证。在未付款以前，汇票付款人无法取得货运单证，因此更无法提货。D/P 方式出口，遭拒付时，即是买方违反买卖合同，出口方可与买方商量或请第三方和有关机构调解。如果买方破产则出口商应当自行承担这种损失。

160. 请问“12月初期”(Early December)，“12月末期”(Late December)的明确日期是什么？

《跟单信用证统一惯例》(1993年修订本)第四十七条规定：“月初”、“月中或月末”各应解释为自该月1日至10日、11日至20日和21日至该月最后一日，首尾两天均包括在内。故本例中，Early December 为12月1日至12月10日，Late December 为12月21日至12月31日。

161. 请解释一下“Documentary Payment Order”一词的意思，并作简要说明。

Documentary Payment Order 译为“凭单证委托付款”，与“Payment Against Documents Credit”(凭单证付款信用证)有点相似。但付款委托书是汇款人将支付的款项交给汇款银行，汇款银行将付款委托书交给委托付款银行，在委托付款书汇款行列明收款人姓名、地址及金额和单证要求，收款人在领到汇款时须提示相应的单证或文件。凭单证委托付款与一般的汇款不同，主要也用于国际贸易结算，如果是不可撤销的，其效力和作用与信用证相同。

162. 请问UCP500对在装运日期中使用“迅速”、“立即”、“尽快”及类似词语时有何规定？

与UCP400规定不同，UCP500规定：在装运日期中使用“迅速”、“立即”、“尽快”以及类似词语银行将不予理会。而UCP400则规定：如使用了上述词语，则应自开证行开证之日起30天内装运，因时间太短，受益人无充足时间备货出运。

163. 《跟单信用证统一惯例》(1993年修订)第四十三条a款作下规定：“除交单到期日以外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定期限。如未规定该限期，银行将拒受迟于运输单据出单日期21天后提交的单据，但无论如何，单据也不得迟于信用证到期日提交。”请问在担保信用证(Stand-by L/C)的场合，因没有载货单证，其起算日如何计算？

关于这一点，国际商会银行委员会在回答联邦德国银行提供的上述问题时作下回答：1. 第四十三条。(a)款不适用于上述情况；2. 作为一般性的原则，将违约情况等跟单信用证情况是一种非常危险的概念；3. 在上述情况下，该备用信用证几乎等同于保函。其唯一要求是提交单据副本，因而第四十三条(a)款下的21天期限的规定不适于该情况；4. 运输单据副本不是运输单据，因此第四十三条(a)款不适用；5. 因为这是一项违约情况，第四十三条(a)的时间期限在该业务中没有意义；6. 备用信用证是为了应付违约情况而不是应付付款情况。

此银行委员会作下决定：The Commission decided that under a standby credit Article 47 (a) UCP does not apply, particularly where it is only a copy document which is, therefore, not a transport document. (委员会决定，在备用信用证情况下，统一惯例四十三条(a)款不适用，特别是当只有一张单据副本，而单据副本并非运输单据时。)

164. 请问 UCP500 对“货装舱面”、“发货人装载并记数”有何规定？

（1）有些货物必须置于舱面，如危险品、体积过于庞大的重型车辆等。也有些货物按一般习惯不必装于舱内，如巨大之原木等。即使是这些货物，也必须在信用证中准许货装舱面，银行才接受货装舱面的海运运输单据。

海洋运输单据背面印有货物可装舱面的条款，或在正面列有可装舱面的规定，只要该单据并未特别载明货物已装舱面或将装舱面，银行可以接受该单据。这是因为单据背面印就或在单据正面列明可装舱面的条款，只是承运人保留的权益，不能视为货物实际上已被装于舱面。银行只拒绝单据上明确注明货已装舱面或将装于舱面的海洋运输单据。

（2）银行接受单据上载有“不知条款”（Unknown Clause），即“发货人装载并计数”（Shipper's Load and Account），或“内容据发货人报称”（Said by Shipper To Contain）等类词语的运输单据。这是因为承运人对发运货物的实际内容（如品名、种类、数量、重量等）无法详细核对，尤其是在集装箱运输时，货物由托运人自行装箱，承运人无从得知所装货物是否与单据上填写的货物完全相符，因而在单据上加列上述“不知条款”，以避免承担本不应由自己承担的责任。UCP500 从货物运输的实际出发，作出了相应的规定。

165. 因船期延误，信用证有效期已过，该如何处理？

信用证受益人凭信用证向银行提示单证请求银行付款、承兑或议付，均应在信用证有效期内办理。信用证有效期指银行承担付款责任的时限，卖方交单的时间如超过规定的有效期，开证行可以以信用证过期为理由拒付。装船期限是指卖方应履行装船责任的最后日期，信用证如有规定装运、发货或承运期限时，应以提单日期或任何证明发货、装货或承运的日期或该等单证上收货章戳或附注所示的日期，视为装货、或发货或承运的日期。如提单日期晚于信用证规定的装船期限，开证行有权拒付。信用证的有效期一般要晚于装运期半个月左右，以便卖方在装船后有足够时间领取、缮制单据及办理押汇。由于船期延误，信用证有效期已过而尚未装船，可将装船期限及信用证有效期限展延，即由出口商函请进口商通过开证银行转知通知银行办理展延手续。如信用证到期且货已装船，可请押汇银行通融以赔偿保证书方式押汇或请进口商将信用证有效期展延。如果银行不予通融或进口商不愿将信用证有效期展延，则出口商应负担一些损失。当然，如船期延误系船公司责任，可依据运输合同向船公司索赔。

166. 信用证右上方的号码与日期同底下的“Drawn under”的号码与日期不符时，是不是应以右上方的为准？但为防万一，底下的号码与日期要不要请买方更正？

以下信用证为例（只给出信用证开头）：

THE BANK OF TOKYO LTD

Irrevocable Credit No. **23456**（信用证号码）

Hongkong March **20, 1980**（信用证日期）

Beijing Trading Co.（受益人）

在信用证开头注明信用证日期与号码。但往往在信用证下文中仍会出现信用证日期与号码。如：“Drawn under ... Bank (the name of the opening bank) documentary credit No. ... dated ...”(根据...银行(开证行名称).....(年月日)开立的.....号信用证开具)此时一般要求两处信用证日期与号码一致。如否,为谨慎起见,出口商可请求进口商修改。当然,当这两处日期不一致时,有时可以根据信用证上下文判断何者为正确的。例如信用证开证日期一个地方是 July 2, 1971, 而另一个地方为 July 22, 1971, 收到信用证日期为 July 18, 1971, 则 July 22, 1971 是失效日期。如果从信用证中无法划定哪一个日期为正确日期,虽然错误责任在对方,但对受益人来说应要求买方或开证行证实或让其修改,以免生出麻烦。

167. 信用证的有效期限 (L/C expiry date) 未记载以某地为准时, 是否以押汇地为准?

信用证议付的有效期系指银行承担付款责任的时限。卖方交单的时间如超过规定的有效期,开证行可以以信用证过期为由解除其付款责任。信用证的到期地点与有效期有密切关系。例如:如果信用证规定:“This credit expires on 15th March 1986 for negotiation in China”(本证于 1986 年 3 月 15 日在中国议付满期),即我出口公司最晚可在 3 月 15 日向银行议付货款,而如果“ This credit expires on 15th March 1986 for negotiation in HongKong ”(本证于 1986 年 3 月 15 日在香港议付满期),则我方必须提前议付,以保证单据在 3 月 15 日前寄到香港。这实际上缩短了有效期,其缩减天数大体相当于两地邮程时间,况且如果万一付款地发生邮政罢工或其他事故致使单证及汇票无法于有效期内寄达付款地,可能遭受拒付。所以,信用证应该在中国议付和满期。如遇信用证规定有效期限不是以受益人所在地时间为准的,应请求修改。

按 UCP500 第四十二条规定,所有信用证均须规定一个到期日及一个付款、承兑的交单地点。对议付信用证尚须规定一个议付交单地点,但自由议付信用证除外。可见,如信用证未载明有效期到期地点,为预防万一,受益人应请开证行予以澄清。

168. 在信用证规定的装船期限过期后 7 天之内装船或在信用证的有效期限过期后 7 天内向银行提出押汇时, 依照惯例是否可通融付款?

一切信用证,不论可撤销的或不可撤销的,均规定一个交单付款、承兑或议付的到期日,即使该信用证已订有最迟装货日期。在信用证规定的装船期限过后 7 天之内装船或在信用证有效期限过期 7 天内向银行押汇,构成违反信用证规定。押汇银行有充分理由拒绝押汇。当然,如属迟延装船,可请求船公司倒签提单日期,以求顺利押汇。否则,押汇银行是否给予通融,完全取决于押汇银行自身考虑。一般在航程较长时,押汇银行可通融给予押汇,但大部分情况下特别在航程较短时,银行方面常要求出口商出具赔偿保证书 (L/I) 后才肯通融。

169. 请问何为“款项让渡”?

（1）UCP500 在第四十九条“款项让渡”中规定：“信用证未注明可转让，并不影响受益人根据适用法律规定将信用证项下应得款项让渡给他人的权利。本条款所涉及的仅是款项的让渡，而不是信用证项下执行权利的让渡。”

由上可见，UCP500 第四十九条所指的“款项让渡”（Assignment of Proceeds）仅指受益人根据适用法律规定将信用证项下应得款项让渡给他人的权利，至于信用证项下执行权利的让渡则必须开立可转让信用证。另外，该条所指“款项让渡”也不包括通过汇票的背书转让而实现的收款权利的转让。应当指出：“款项让渡”可分为信用证项下全部或部分应得款项的让渡。UCP500 中有关“款项让渡”的第四十九条规定在我国应用并不广泛。

（2）“款项让渡”的适用：

信用证项下受益人应得款项让渡给受让人主要有以下两种情况：

①当中间商不能从买方获得可转让信用证或中间商不能开立对背信用证，而只能获得普通的不可撤销信用证时，要解决中间商与实际供货商之间的结算问题，可采用“款项让渡”的办法。

②信用证受益人也可通过“款项让渡”偿付其对另一方的债务。

170. 请说明一下开证银行（Opening bank）、押汇银行（Negotiation bank）、偿付银行（Reimbursing bank）的关系，及有信用证限定押汇银行及没有限定押汇银行下三者的关系有何不同？

（1）开证银行与押汇银行之间关系：在一般信用证下，开证银行与押汇银行不是代理人与被代理人之间的关系，而是独立的主体之间的关系。押汇银行是根据信用证上开证银行的保证条款（definite undertaking clause）中开证银行对押汇银行的承诺而非根据开证银行的委托来办理押汇的。即信用证的受益人原则上包括卖方及押汇银行，而且押汇银行购入卖方汇票并非让受卖方对开证银行所享有的权利，而是其本身基于信用证规定所得到的权利。因此，在信用证业务中，开证银行不得以对抗卖方的理由对抗押汇银行，除非押汇银行审核单据有误或怀有恶意。

（2）开证银行与偿付银行的关系：开证银行与偿付银行的法律关系为委托与代理关系。通常开证银行指定偿付银行时，开证银行在偿付银行中必定有存款帐户。当押汇银行向偿付银行求偿时，仅凭一张声明或一封电报即可，当开证银行从押汇银行收到单据时，如发现单据与信用证条款不符，偿付银行也不负责任。偿付银行代开证银行偿付，首先须有开证银行的委托，而且除非两行之间有透支额度，偿付银行通常只在开证银行的存款足以抵付时才进行偿付。偿付银行不负责审核单据，单据通常也不经过偿付银行之手，所以当开证行发现单据与信用证不符时只能向押汇银行拒付或追回付款但却不能向偿付银行追索。偿付银行唯一应负责任的，是它代偿付的金额和偿付时间不能超过开证银行委托书上的规定。

（3）押汇银行与偿付银行之间关系：偿付银行与押汇银行之间没有直接关系，偿付

银行只不过是受开证银行的委托，代开证银行清算押汇银行与开证银行之间的资金借贷关系，并非是基于信用证给予的权利和义务的直接当事人。因此押汇银行向偿付银行求偿时，偿付银行不必审查有关单据文件，而只是在遵守开证行委托指示范围内偿付。而且，尽管一银行被开证银行指定为偿付银行，该偿付银行是否愿意接受信用证所赋予的权利与义务，应有完全的自由，押汇银行也不得强求其给予偿付。

(4) 在限制信用证下押汇银行与开证银行之间关系：开证银行一旦指定某一银行为押汇银行时，该押汇银行成为开证银行的代理人或委托人，两者之间即为委托与代理的关系，只是押汇银行必须接受这种委托的义务。而且，一旦押汇银行接受这种委托，押汇单据寄送给开证银行途中遗失所引起的后果，将根据委托与代理的义务划分，由开证银行负责。

171. 广州某出口厂接到一国外开来的信用证，规定议付有效期为 5 月 31 日，装运期为 4~5 月份，该厂于 5 月 4 日将全部货物装船，并取得 5 月 4 日签发的“已装船清洁提单。”当该厂于 5 月 30 日凭各项单据向银行议付时，却遭到开证银行以提单日期不符为由，拒受单据和拒付货款。请问：在上述情况下，银行的拒付是否合理，为什么？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》第四十三条中规定如下：“除规定交单到期日以外，每个要求提交运输单据的信用证还应规定一个在装运日后根据信用证条款必须交单的特定期限。如未规定该期限，银行将不接受迟于装运日后 21 天提交的单据。但无论如何，提交单据不得迟于信用证到期日。”在本例中，开证银行有权拒受单据和拒绝付款。这是因为：尽管受益人于 5 月份内装船，并且是在信用证规定的议付有效期以内，于 5 月 30 日向银行提交单据议付货款，但是受益人提交的提单日期为 5 月 4 日，自提单日期起算超过了 21 天，已构成过期提单。除非信用证另有规定，银行是有权拒绝接受这种提单的。

172. 某出口公司接到一张信用证，证内规定交单满期日为 7 月 29 日，该公司已备好全套单据打算于 7 月 29 日上午向银行交单议付。但由于 7 月 28 日该地区发生大地震。使银行在 7 月 29 日无法营业。请问我方能否以“不可抗力”为由，要求银行在下一个营业日议付有效？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》中第十七条中规定如下：“银行对由于天灾、暴动、骚乱、叛乱、战争或银行本身无法控制的任何其他原因，或由于任何罢工或停工而使银行营业中断所造成的一切后果，概不负责。除非经特别授权，银行对此营业中断时间满期的信用证，过期不予付款、承兑或议付”。所以，此例中，受益人没有这种权利，银行也不承担延期付款的责任。这是因为按照银行惯例的解释，银行对于天灾人祸以及本身无法控制的原因，而造成的营业中断，是一概不负责的。在本例中，信用证所规定的满期日为 7 月 29 日，由于 28 日大地震的发生而造成银行停业，银行对此是不负责的。至于我方能否引用“不可抗力条款”，要求进口人履行付款。这是出口人与进口人之间的事情，只有在贸易双方协调一致时，并由进口人通过银行修改了信用证条款，延长了交单议付期，银行才能照办。否则，银行是不予理睬的。

173. 接到国外开来的一信用证，证内只规定了装船期限，而没有规定信用证的有效期限，请问：此信用证是否有效？又假设在该项交易的合同中有如下条款：“买方须在×月×日前开出不可撤销信用证……该信用证应于装运日后15天在装运口岸有效”。试问，卖方能否把合同的上述规定理解为该信用证应在装运日后15天有效？为什么？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》第四十二条a款规定：“所有信用证均须规定一个到期日。”因此，一个信用证未规定交单付款、承兑或议付的满期日，应视为无效。即使在该贸易合同中有“买方必须在×月×日前开出不可撤销信用证……该信用证应于装运日后15天在装运口岸有效”，卖方也不能以合同上的上述规定理解为该信用证应在装运日后15天有效。这是因为贸易合同是买卖双方之间的约定。而与银行无关。作为开证银行只管信用证而不管买卖双方之间的贸易合同。本例中，信用证如是规定装运期而未规定交单付款、承兑或议付的满期日，该信用证可视为无效。受益人亦不能以贸易合同有规定为由来约束开证银行。

174. 有一国外开来的信用证，证内规定：“装运期于5月20日前装船。”而出口人向银行所提交的单据中，提单的签发日期为5月15日，保险单的签发日期为5月18日，但却遭到银行拒受单据和拒绝付款，请对此案给予解释。

UCP500第三十四条“保险单据”e款规定：“除非信用证另有规定，或除非保险单据表明保险责任最迟于装船或发运或接受监管日起生效，银行对载明签发日期迟于运输单据注明的装船或发运或接受监管日期的保险单据不予接受。银行如此注意保险单的日期，是因为：凡是信用证内要求受益人押交保险单据，在买卖双方之间成文的合同多数属于CIF合同。作为一项CIF合同，买卖双方对货物所发生的风险，一般是以货物装船越过船舷后来划分的，即货物在装船越过船舷之后，货物发生的一切风险，则由买方负责。为此，买方为了取得保险利益的保障，则要求卖方提交保单的日期不得迟于装船日期。否则，买方的保险利益有可能受到影响。由于买方的这一要求是合理的，因此，也得到银行惯例的承认。作为有经验的出口人，为了安全迅速地收汇，对保险单的签发日期是十分注意的。尽量避免上述情况的发生。但有时，虽然保险单的签发日期迟于提单签发的日期，如果保险人在保单内特别声明，该保险单自货物装运日期或属联合运输自货物承运日起生效，则银行对这种保险单仍然可以接受。在这例中，银行肯定有权拒受单据和拒绝付款。因为保险单签发的日期迟于提单签发的日期，而且信用证内也没有与此有关的特别说明。

175. 信用证上规定装船期为1990年2月10日，而该信用证所附的货品明细表所规定的装船期为1990年2月20日（明细表未经开证行签名），在此种情况下究竟以哪个日期装船为准？如果以90年2月10日装船，银行是否会接受押汇？

卖方收到对方开证银行寄来的信用证后，应仔细审查，如发现互有矛盾之处，宜迅速向开证行提请澄清或修改。但就本例来说，因为信用证所附产品明细表虽未经开证行签名，但也构成该信用证的一项确凿的内容，卖方为避免以后麻烦应以其中规定较早者作为

装船期限。

176. 保谓“双名信用证”？

银行可为其自身业务需要开立信用证。按 UCP400 规定，银行只能按照其客户的要求和指示开立信用证；而 UCP500 增加了银行可为其自身需要开立信用证。在这种信用证中，只有开证行与受益人两个当事人，没有了一般信用证中的主要关系人——开证申请人，因此该信用证又称双名信用证。目前，双名信用证在美国相当流行，它既可用于银行自身的进口业务，又可用作本身的融资工具或为其分支机构或另一营业部门开立信用证。目前，双名信用证以备用信用证居多。但应注意，国际商会 511 号文件提到：根据各国法律，有些国家可以不承认这种只有两个当事人的信用证。

177. 从进口厂家来说，最迟运输（Latest shipment）与有效日期（Expiry date）之间应该以几天为宜？过长或过短有什么弊病？

一切信用证，不论可撤销的或不可撤销的，均必须规定一个交单付款、承兑或议付的到期日，即使该信用证已订有最迟装货日期。除此，信用证尚须规定一个在提单或其他货运单据签发日期后必须提交单据付款、承兑或议付的特定期限。如信用证无此项期限规定，银行当拒绝接受超过提单或其他货运单据签发日期后 21 天才提交的单据。如信用证未规定最后装运日期，则装货、发货或承运期限不得迟于信用证的有效期限。

在信用证业务中，信用证的有效期一般要晚于装运期限半个月左右，以便卖方在装船后有足够的时间领取、缮制单据和办理结汇手续。在通常情况下，出口商大致需要一周左右的时间准备信用证项下所需装船单据。所以如果两国之间距离很近。往往也可能规定“negotiation must be made within 7 days after B/L date”（在交运后 7 天办理议付手续），以便进口商能及时取得单证办理报关提货手续。

信用证中规定的信用证有效期与最迟装运期相隔太远，开证申请人可能要多付出开证费用（如果开证手续费多少按信用证有效期间长短计收）；如果两者相距过近，固然可以使进口商早日收到货运单据，但万一出口商在此期间不能如期办理备单押汇手续，又将使出口商处于为难境地。

178. 买方开来的信用证的有效日期常常与销售合同上的最迟运输日期（Latest shipping date）一样，事实在装船日期（on board date）比结关日期要晚几天，请问这四个时间不同是否会引起什么麻烦，应如何避免？

有的信用证规定装运期和有效期相同，在这种情况下，出口商必须注意做到在满期日之前尽量提早交货，因为通常需要一个星期左右的时间准备议付所需的装船单据。在实务上，信用证的有效期限应迟于最迟装运日期 15 天左右，以使出口商在交货后有充足时间备单结汇。在国际贸易中，结关日期要早于装船时间几天，对于出口商来说应设法取得早于或同于信用证所规定的最迟装运时间的已装船提单（如果信用证上未载明最迟装运时间，以信用证有效期为准）。为避免麻烦，出口商应在信用证中规定，信用证的到期日比

最迟装运日期迟 15 天左右。

179. 买方因订单较密，经常用现有的信用证来增加新订单的金额而不另开信用证，然而金额增加日期（increase）通常已接近装船日期，请问应采取什么有效方式牵制买方，避免发生差错？

买方因订单过密，为节省开证费用不重开新证，而只是修改信用证，增加其金额，致使增加日期接近装船日，使卖方处于两难境地。为避免这种情况发生，卖方可以提醒买方，如欲作上述增加金额的修改，须同时展延装船期限或及早修改以使卖方及早备货装船。如果要求对方展延装运期限，可要求买方在信用证修正书上加注下述条款：“Relative shipment to be effected within ...days after receipt of this amendment”（相应货物的装运期限在收到此修正书后向后展延...天）。

180. 根据《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第四十条 b 款，数批货物均装于同一船上且是属于同一航程，即使提单上注明“货已装船”的日期及其装船港口不同，不视为分批装运。那么假如这两套提单日期不同而信用证又规定装运单据须于签发日期后 10 天内提示，如在此 10 天内提示，则提示时应以哪一套提单的签发日期为准？

关于此，可引用国际商会在 1978 年 4 月 14 日有关意见加以说明。

“It was decided that, with regard to shipments falling under Article 35 (b) the operative date of the Bill of Lading for the purposes of article 41, where two or more Bill of Lading were issued, was the date of the last Bill of Lading to be issued”（会议公认，对于符合《跟单信用证统一惯例》（1974 年版）第三十九条第 b 项下的不同装运时间的提单，在适用本惯例第四十一条规定时，以两个或两个以上所签发的提单中最后签发的日期为准。）

后在 1983 年修订《跟单信用证统一惯例》时，在第四十七条（B）项（IV）款中对此作一确认。即：海运或多种类型运输包括海运时，同一船只，同一航次的多次装运，即使注明已装船的运输单据具有不同的出单及/或者表明不同的装船港口，亦不作为分批装运。而且，运输单据的出单日期将被认为是最迟出具的运输单据日期。现行的 UCP500，即 1993 年修订的《跟单信用证统一惯例》作有同样规定。

181. 如信用证已过期，出口商在过期后出口，国外开证银行于客户装运后来电报要求取消信用证（Cancel L/C），客户坚持要以保证书（Guarantee）方式押汇，银行如何给予拒绝？信用证过期，开证一方（L/C opener）是否可直接将信用证取消？假如信用证受益人坚持不同意，是否也有同样效力？

信用证有效期限是银行接受交单付款、或承兑和议付受益人凭该证开具汇票的有效期限。信用证一过有效期限即自动失效，无须开证行或开证申请人通知，银行仅凭有效期限已过即可拒绝接受受益人提示的单证，即使出口商以赔偿保证书方式（L/I）押汇也是这样。只是在实务上，如信用证有效期以押汇银行所在地为准，信用证有效期一过开证银行亦不知此信用证是否在此之前已获押汇，只有通过通知行询问押汇银行才能证实。一般在

过有效期半月后开证银行没有收到押汇通知即认为此信用证金额或部分金额未经使用并可向开证申请人办理退汇。

182. 装船条件约定为接到信用证几十天内装船，而事实上信用证均规定于几月几日以前装船，则“接到信用证后几十天内装船”的条款是否就不成立？

信用证与贸易合同虽分别独立，但信用证须与贸易合同相符。例中信用证所规定装船日期与接到信用证几十天后装船如不矛盾时，出口商可以接受，否则，出口商如依贸易合同规定时间装船，则有可能失去收回货款的保障。如按信用证规定时间装船，又恐将来买方借贸易合同提出一些不利卖方的要求。所以，此时应让进口商对此加以澄清和修正。

183. 信用证上是否可注明“自提单日期后 90 天内付款”？出口商接受此信用证，而且打算在商品出口后 90 天才收取货款，则在押汇时可否要求银行先寄出跟单汇票而不立即领款？

远期信用证可分为银行承兑远期信用证，无承兑信用证（即迟付信用证）本例中所指即是无承兑信用证。开证行在信用证中规定，开证行在“出口人交单后若干天内付款”或“自提单日期后若干天付款”。出口人不交汇票，开证行也无需承兑汇票。使用这种信用证，不存在票据贴息问题，但利息是由出口商承担。在实务上于信用证中规定“自提单日期后 90 天内付款”（Payable at 90 days after B/L date）条件，亦无不可，出口商可以接受此种信用证，出口商也可以要求银行先寄出跟单汇票而不立即领款。

184. 买卖双方在合同中未约定信用证应该在何日开到卖方，如果合同中规定最后装船日期为 6 月 30 日，而卖方在 6 月 20 日才收到信用证，卖方来不及准备货物无法在最后装船期限前装运而拒绝交货，买方是否可以以此控告卖方违约？

本例中双方在合同中未约定信用证应该在何日开到卖方，则认为信用证于装船日期前一段合理时间内寄至卖方即可。通常情况下，买方于装运期限到前 10 天将信用证寄至卖方可算已履行开立信用证义务。至于在这 10 天内卖方来不及备货在最后装船期限前装运，应由卖方负责。至于卖方更以此为由拒绝交货，当视为违约论，由此给买方造成损失买方可以向卖方索赔。

185. 国内某厂将一批出口货物交船运公司运输出口，由于船期不定，尚未装上船，而该厂急需押汇，是否可要求船公司提前签发提单，以便押汇？

UCP500 第二十三条“海洋运输提单”中规定：“提单须注明货物已装船或已装具名船只。已装船或已装具名船只，可由提单上印就的“货物已装上具名船只”或“货物已装运具名船只”的词语来表示，在此情况下，提单的出具日期即视为装船日期与装运日期。

在所有其他情况下，装上具名船只，必须以提单上注明货物装船日期的批注来证实，在此情况下，装船日期即视为装运日期。

因此，货运提单必须在货物已装上船之后签发，而且必须在提单上注明“已装运”及装运船名称，装运日期等，才可持往银行办理押汇。

186. 某开证银行按照它开出的信用证的规定，经审查受益人所提交的各项单据后，已付款给受益人，但在进口商向开证银行赎单后，发现提单的日期是倒签的，于是进口商立即要求开证银行退回货款并赔偿其他损失。试问在上述情况下，进口商有无向开证银行追偿货款的权利？为什么？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》的第十五条中有规定如下：“银行对任何单据的形式、规格、正确性、真伪性或法律效力，以及对单据中所载或所附加的一般及/或特殊条文，概不负责；并对单据中有关货物的叙述、数量、重量、品质、状况、包装、运送、价值或存在，以及对货物的托运人、承运人或他任何对象的品德、行为、过失、偿付或执行能力、资信情况，亦概不负责”。这就是说，在银行的惯例中，开证银行对单据虽占有审查之责，但他的责任仅限于单据与信用证的规定在表面上一致，而对单据的形式、正确性、真伪性以及法律效力等银行是一概不负责的。同时，开证银行对托运人、承运人、承保人或其他有关人的品德、行为过失等行为，都一概不負責任。因此，在本例中，事后进口商在付款赎单后发现提单的日期是倒签的，银行对此没有向受益人追偿货款的责任，也无向开证人退回货款的义务。这项纠纷，只能由进口人根据贸易合同、运输契约向出口人、承运人提出索赔，并追究有关方面的法律责任，而与开证银行完全无关。

187. 上海某公司接到国外开来的信用证，规定为“于或约于5月15日装船。”受益人于5月8日装船，并向银行提交了一份5月8日签发的提单，但却遭到银行拒收单据和拒绝付款。请问：银行的行为是否合理？为什么？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》第四十六条c款中规定如下：“于或约于和同义文字当视作要求在规定日期前后各5天的时间内装货，起讫日期包括在内。”在本例中，受益人于5月8日装船并提交的押单亦为5月8日签发的，这个日期比5月15日提前了7天，因此超出了上述惯例所解释的范围。开证银行有拒受单据和拒绝付款的权利。

188. 请问UCP500对于修改的接受或拒绝作有何种规定？

原UCP400仅规定：未经开证行、保兑行和受益人同意，不可撤销信用证不能修改和撤销。至于受益人如何表示接受或拒绝修改则无明确规定。按银行一般作法，如受益人在收到修改通知3天内未表示拒绝修改，则视为已接受修改，即受益人的“沉默”视同接受修改。这种作法不仅未给受益人充足时间考虑修改的可接受性，而且与许多国家的法律规定相反。

为此，UCP500第9条作如下规定：（1）受益人须发出接受或拒绝修改的通知；（2）如受益人未发出此项通知，则：a. 在其向被指定银行或开证行提交了符合修改过的信用证单据时，将被视为受益人已接受了修改的通知，且从此时起该证即被修改。b. 如受益人提交的单据仅符合原证的要求，则在提交单据时，受益人须发出拒绝修改的通知，表明

受益人拒绝了修改。

以上表明，UCP500 否定了“受益人沉默视同接受”的观点，要求受益人须发出接受与否的通知，并规定受益人可以保留接受或拒绝修改的通知直到交单之时，而开证行则在其开立修改书时，就将不可撤销地受所开立修改书的约束，由此扩大了受益人接受及拒绝修改的自主权，保护了受益人自身权益。

189. 银行应进口商申请开立信用证，价格条件为到岸价（CIF），而银行将信用证误打为 CFR（成本加运费价），审核人员未发现而寄到国外。请问将来万一发生沉船会造成什么后果？有何办法补救？

银行应进口商要求开立信用证之后，一般会将信用证副本一份送交进口商，并在其上表明：“请仔细核对。如有错误请于一日内来进行更正，否则恕不负责。”所以，进口商收到此副本应仔细审核。对出口商来说，收到开证银行寄来的信用证，亦要仔细审核，如发现有错误，应立即洽请修改。实务中，由于进、出口双方如此疏忽而致出现例中情况实在少见，而且，一旦事出后开证银行也有理由抗拒索赔。

在到岸价格成交方式下，卖方负责自行投保，而且在信用证中也会要求提交保险单证。所以，万一由于双方疏忽信用证将 CIF 误打成 CFR，即使在发生沉船，进口方也可以持保险单到保险公司索赔。但如果双方均未投保，事情就较为麻烦，但进口商仍然可以依据买卖合同向出口商索赔。

190. 简介 UCP500 对开证行和保兑行第一性付款责任的规定。

（1）原 UCP400 仅规定：如系即期付款信用证，则开证行/保兑行须进行付款或保证该款的照付。它对开证行/保兑行的付款时间和责任均未明确规定。而 UCP500 对此作了更加详细的规定：如系即期付款信用证，则须即期付款。这项规定明确了开证行/保兑行在即期付款信用证下的即期付款责任，并删除了“保证该款的照付”这样模糊的词语。

（2）UCP500 明确规定不应开立以信用证申请人为付款人的汇票，进一步明确了信用证的银行保证作用。因 UCP400 规定汇票可以信用证申请人为付款人，而在中东或远东的某些国家习惯上也规定汇票以信用证申请人为付款人，对此某些开证行认为以信用证申请人为付款人的汇票开证行不承担任何责任。为了否定及消除上述错误观点，并防止银行与申请人之间互相推诿付款责任，UCP500 规定不应开立以申请人为付款人的汇票；如信用证仍要求汇票以申请人为付款人，则银行将视该汇票为附加单据而不予理采，由此进一步肯定了开证行/保兑行的第一性付款责任。

191. 信用证金额前面写有“About”一字，例如，Amount：About US \$ 1000.00，是什么意思？

《跟单信用证统一惯例》第四十三条对：About 字眼作下解释：“The words ‘about’、‘circa’ or similar expressions are to be construed as allowing a difference not to exceed 10% more or 10% less, applicable, according to their place in the instructions, to the amount of the

credit or to the quantity or unit price of the goods.”（凡“约”、“大约”或者类似意义的文字，用于规定信用证金额、货物数量或单价者，当可解释为在增减各不超过 10% 限度内准予伸缩。）所以，如上解释，在本例中 Amount: About US \$ 1000.00，即受益人可使用最高金额为 US \$ 1100，如果开出汇票金额超过 US \$ 1100 即构成透支（Overdraw）。信用证受益人可使用最低金额为 US \$ 900.00，如开出汇票低于 US \$ 900.00 在不准分批装运情况下即构成不足支（Short drawing）。两种情况下在押汇时都将遇到麻烦。

192. 某出口厂在接到信用证后，因某些原因无法如期出口，要求国外进口商延长信用证的有效期限，但遭到拒绝，此时信用证是否即告失效？如进口商提出索赔时，我方是否可以外商不延长信用证的有效期限为由而拒赔？

出口商收到买方开来的信用证时，如果信用证条件与原贸易合同规定相符，则出口商就有根据贸易合同而接受信用证的义务。此时若发生出口商因无法按时交货，申请修改信用证延长信用证有效期限及装船期限但遭进口商拒绝时，原信用证依然有效，出口商也就不能以信用证失效为由拒赔。但是如果信用证与原贸易合同规定不符，出口商也就没有接受的义务。相反，却有要求进口商按贸易合同规定修改信用证的权利。此时发生上述事项，出口商可以其所开信用证与贸易合同不符为理由拒赔。

193. 出口商收到 90 天卖方远期信用证时，什么时候去押汇？与收到“见证后付款信用证（90 Days After Sight L/C）”是否相同？

远期信用证按买卖双方对预付利息的承担不同可分为卖方远期信用证和买方远期信用证。对于 90 Days seller's Usance L/C，预付利息由卖方承担，除此以外，与 90 Days buyer's Usance L/C 相比较，押汇银行在承做押汇时，所适用的汇率为 90 天远期汇率，而押汇银行还要扣除几天的贴现息。至于其它方面，其押汇手续、押汇时间与买方远期信用证及即期信用证相同。至于 90 Days after sight L/C，意为 90 天后付款信用证，它并没有说明是卖方远期信用证，也没有说明是远期信用证。如经确定它是卖方信用证，当按上述办理，如经确认为买方信用证，其押汇与即期信用证项下出口押汇相同。

194. 如信用证上没有明显规定是否可以透支（Overdraw）；如遇到特殊情况出口商必须超支时，是否可以透支（Overdraw）？幅度为多少（是否一定要有买方同意）？

依《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第三十九条 a 款，凡“约”、“大约”或类似意义的文字，用于规定信用证金额时，可以认为信用证在增减各不超过 10% 范围内伸缩。此时受益人可根据需要在 110% 票面金额内押汇。一般情况下，信用证没有规定可以透支，信用证受益人即使在进口商同意的情况下也不能透支。在出口商必须透支情况下，除非本地银行肯给予通融接受以赔偿保证书（L/C）方式押汇，否则出口商只能要求买方修改信用证金额至需要额度。

195. 给国外报价为 8000 美元，但国外开来的信用证却是 7000 美元，外商自动减少

未经我方同意，我方是否可以透支（Overdraw）？（信用证上注明：依照 003 号合同（as per order No. 003））

信用证在本质上与信用证交易基础的贸易合同为完全个别独立的交易行为。信用证虽多以贸易合同为基础，但银行与该合同无关，也不受该贸易合同的约束。而出口商的装运必须完全符合信用证条件即提交符合信用证条款的一切单证才可获得押汇。所以本例中，信用证没有规定可超支，即使在信用证上注明“按……合同”但出口商依然不能透支信用证金额。关于信用证与贸易合同的关系，《跟单信用证统一惯例》在总则和定义中的第三条“信用证与合同”中作下解释：

“信用证与买卖合同或其它合同是两种性质不同的交易，虽然信用证可能以该项合同为根据，但银行与该项合同则完全无关，也不受其约束。”

196. 信用证金额常注明是：“到达或不超过…美元”（up to US \$ 或 not exceeding US \$），而该信用证又为限制分批装船的信用证，请问此种信用证与注明“大约…美元”（About US \$ …）含义是否相同？是否可少装而押汇？

《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订）第三十九条规定：a. 凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额的数量或单价时，应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度。b. 除非信用证规定所列的货物数量不得增减，在支取金额不超过信用证金额的条件下，即使不准分批装运，货物数量亦允许有 5% 的伸缩。但信用证规定货物数量按包装单位或个体计数时，此项伸缩则不适用。

所以，在“up to”或“not exceeding to”等字样用于信用证金额之前时，如信用证中有数量而又禁止分批装运，数量必须全部装运（在货物数量不可数时可有 5% 的伸缩），如无单价时，只要押汇金额不超过信用证即可。而信用证金额前有“about”时，是指信用证金额可有增减 10% 的伸缩性，与“up to”或“not exceeding to”意指信用证可用金额不得超过某个金额相比，是不同性质的。

197. 请问 UCP500 对“已装船”批注有何要求？

“UCP400”第二十七条 b 分条表明：已装船（Loading on Board）必须同时具备三要素：（1）文字表明已装或装运于指名船只；（2）加注装船日期；（3）有承运人或其代理人的签署或简签。“UCP500”第二十三条 a 分条 II 款放宽了这一要求，按 3 种情况分别处理：

（1）提单上预先印就“已装船”文字，则表示已装船，签单日期就是装船日期和装运日期。

（2）如果提单上印就的文句是“收妥备运”（Received for Shipment），则装上指名的船只，应由“已装船”和装船日期的批注来证明，该装船日期就视为装运日期。国际商会 511 号出版物解释第二十三条时指出：如果申请人要求在已装船批注旁加签字，则银行没有义务去核对。

（3）如果提单上指明装运的船只只是“预期船只”（Intended Vessel），则需加批已装

具名船只的批注、装船日期和船名。

国际商会 511 号文件和国际商会 500 号工作组还提到，如果申请人和开证行仍要求对已装船批注加签章或小签，可在信用证内另作规定。但除非另有约定，银行没有责任去核对该签章或小签的真实性和有效性。

198. 信用证上数量、金额都注明“大约”（**about**），押汇银行是否可仍要求提出担保（**Guarantee**）？

凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额或信用证规定的数量或单价，应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度，所以如果出口商是在这个增减幅度以内押汇时，押汇银行不必要求其提供担保。

199. 请问 UCP500 有关信用证是否可撤销的新规定。

原 UCP400 规定：如信用证未明确表示该证是否可撤销，则应视作可撤销信用证。但在当今信用证业务中，不可撤销信用证占 99%，特别是在电开信用证中容易漏掉“**IRREVOCABLE**”一词；或当信用证中未明确表示是否可撤销，而受益人审核时又未曾发现时，如按 UCP400 规定按可撤销信用证（**REVOCABLE**）处理将对受益人非常不利。为此，UCP500 作了与 UCP400 截然相反的规定：当信用证无上述是否可撤销表示时，信用证应被认为是不可撤销的。这项修改顺应了当今信用证业务中不可撤销信用证占优势地位的潮流，增加了信用证的银行保证作用，有力地保护了受益人的利益，同时，也与 UCP 中关于信用证中未注明是否禁止转运、分批，则应视作允许转运、分批的规定相呼应。

200. 客户开出信用证，出口商的形式发票影印本随附其后，但信用证上金额较形式发票上的金额少 0.50 美元，问此信用证可否受理？或须请客户修改信用证？

在信用证业务中，银行审核单据遵守“严密一致”的原则（**Principle of Strict Compliance**）。例中形式发票随付于信用证之后即构成信用证的一项内容，信用证内容前后不一致时，将致使押汇出现困难。因此，出口商收到此种信用证，应立即要求对方予以修改。

201. 以客户电报传送（**TLX**）作生意，客户信用证误用名录上另一名称类似的公司，如何撤销重开？

由于信用证上误将受益人名称写错，但因信用证中有受益人的地址，且同一地址且名称类似的公司很少，所以该信用证很可能通知到受益人。但即使是确有名称类似的公司收到此种信用证无须撤销，实务中只须开证银行通知信用证通知银行将原信用证收回，再并同修改受益人名称的信用证修改书交给正确受益人即可。

202. 免费赠送买主样品而与信用证项下的货物同时发货，并注明品名在提单及发票上，押汇是否为瑕疵？

严格地说，免费赠送的样品如注明在提单及发票上，会造成押汇时的障碍。因为依照《跟单信用证统一惯例》第十三条“审核单据的标准”a款规定：“银行必须合理小心地审核信用证规定的一切单据，以确定是否表面与信用证条款相符合。……”鉴于此，银行完全可以认为提单有瑕疵，因为它把与信用证不相关的货品也列于其上了。

但在，在一般情形下，只要在发票上将此免费赠送的样品注明“free of charge”的字样，大部分的银行还是会予以接受的。

203. 信用证金额实际上已包括贸易商的佣金，但信用证上未注明，是否可以用赔偿保证书方式（L/I）来保证押汇领款？

按照惯例，商业发票上所列金额，不能包括信用证规定载列以外的杂费。所以，信用证金额虽然已包括了贸易商的佣金，但由于在信用证上未注明准许开列佣金，出口商就不能把这项开支列入发票金额内，否则以此开出的汇票，要发生“单证不一”的瑕疵，影响押汇。

当然，如果出口商信用良好，又与押汇银行关系较密切，可以以赔偿保证书为条件，办理押汇。

204. 当开证银行检送提货单给买方签收时，如买方发现其中检验证明书内有不利于买方词句而拒绝接受该提货文件，并要求开证银行暂缓付款并予澄清时，开证银行是否应立即采取行动通知押汇银行，以保障买方权益？（检验证明书内应为货品检验的详细信息，不应另列检验范围以外的词句。）

《跟单信用证统一惯例》第十五条规定，“银行对单据中所载或所附加的一般及/或特殊条款，概不负责；并对单据中有关货物的叙述……亦概不负责。”

就是说，银行只要通过审核，确定单据与信用证一致，便须无条件付款。因此，如果信用证所要求的检验证明书并没有进一步提示应记载什么内容时，即使进口方发现其中不利于该方的词句，押汇银行仍可以给予垫款押汇，开证银行也必须付款偿还押汇银行。

一般地，如果信用证是以进口地货币开出时，开证银行审单无误后，付款给押汇银行，一经付款，则为最终付款，无权向议付行追索。如果信用证是以出口地货币开出时，押汇银行审单无误后付款给出口商，一经付款，即无权向出口商追索。简言之，只要不构成“单证不一”，买方则无权拒绝付款赎单。

提货时，如果发现货物数量、规格等与买卖合同规定不符，可以根据责任所在，向出口商、轮船公司或保险公司索赔，索赔不成，可进行诉讼或仲裁，但在诉讼或仲裁中开证行和议付行均不牵涉在内，因为这是涉及商品买卖合同的履行问题，与信用证条款是否履行无关。

但是，话又说回来，如果买方发现检验证明书“对买方不利”的词句与信用证规定的不符，则构成了“单证不符”，那么买方有权拒绝赎单，开证银行亦有权向议付行——即押汇银行追索票款，退回单据。押汇银行则可据以向出口商追索票款，因为出口商不但应对单据的正确性负责，而且要对货物的完全合格负责。除非出口商按信用证的特殊规

定，开立对出票人（出口商）无追索权的信用证，否则不能排除被议付行追索的可能。

205. 信用证实际上所开出的金额较原订单多，厂家在押汇时是否可全部押出，如全数押出，后果会如何？

在贸易实务中，由于信用证实际上所开的金额较原订单多，且在信用证上又未列出货物数量及单价，致使对方将信用证金额全部押出之事，不乏少见。但基于诚信原则，厂家仍应按原订单金额押汇，因为事后买方发觉厂家多押汇溢领货款时会来追索，而且对厂家信誉有不良影响。但也有信用证金额多于货款而又规定不得分批装运，致使厂家不得已而在押汇时全部押出的，此时信用证规定不得分批装运，但开来信用证金额超过根据《跟单信用证统一惯例》所规定的伸缩限度（5%），要求对方修改信用证又来不及，可以全部押汇，于后将多押汇部分以佣金方式或其它方式退还买方。

在信用证金额多于订单金额时，卖方想“少出口，多押汇”，须是信用证中对货物数量及单价没有规定（我方应避免开出此种信用证）。如果有上条款规定，银行在审核单据时会发现单证不符而拒付。

206. 信用证为不可撤销信用证，假设该信用证规定可分批装运，经两次装运后信用证余额尚有1/5以上未装运，但信用证已失效，在此情况下，该信用证余额是否可自动取消？如果余额仍有1/10以上者又该如何？

一切信用证，不论可撤销与否，均规定一个交单付款、承兑或议付的到期日，也即是规定了一个信用证的有效期限。不可撤销信用证的有效期限一经愈期，不论是否规定可以分批装运，不论余下金额多少，都自动失效。如果在最后有效日期适逢银行节假日，根据《跟单信用证统一惯例》规定，该证有效期顺延至下一个营业日。在银行业务中，就申请开证人或开证银行来说，信用证是否在国外押汇，无法在信用证有效日期当天获知，一般是由押汇银行将信用证受益人押汇情形告知开证行之后，开证银行才知道信用证余下金额是否已被押出或押出多少。所以，实际中开证银行不能仅根据信用证有效期已到即在第二天取消信用证，通常是在信用证有效期期限过期半月而未获押汇通知时，即视原信用证余额自动失效。

207. 请问UCP500对单据签字种类及多份单据的规定如何？

（1）UCP500为适应EDI的发展，具体规定签字可用手签、摹真签字、穿孔签字、印戳、符号或任何其它机械或电子的证实方法，扩大了签字形式的范围。

（2）明确规定除单据本身另有注明者外，如信用证要求多份单据；如一式两份或类似词语，受益人可提交一份正本，其余用付本代替。付本无需签字，简化了单据制作手续。同时规定，除非信用证另有规定，发票勿需签字。

208. 信用证规定：“100%的发票金额加利息”（100% Invoice value plus interest）。本来利息应由买方付，而银行却扣卖方的利息，卖方应如何索回被扣利息？

信用证上规定“100% Invoice value plus interest”(100%的发票金额及利息),说明信用证金额包含票款及利息,利息也就由买方负担。假如银行扣卖方利息,卖方可以根据信用证条款要求买方将利息汇回。

209. 如有一信用证金额是1000元,以赔偿保证书(L/I)方式押汇1100元(超支100元),此后信用证追加金额500元,请问此信用证可用余额为500元还是400元?

原信用证金额1000元,后又追加金额500元,所以,信用证修改后金额为1500元,而受益人押汇金额1100元(无论是否以赔偿保证书(L/I)方式押汇),则除信用证修正书中另有规定,此信用证的可用余额为400元。

210. 某出口商收到一张可转让信用证,便前往通知银行办理转让手续。受理转让的银行在办妥后,将副本一份寄给开证银行,由于原受益人以较低的金額将信用证转让出去,出口商恐被进口商获悉,引起不快,便向受理转让的银行提出抗议,请问受理转让的银行的行为有何不妥之处?

办理转让的银行于发出转让通知书或办完其他转让手续以后,通常须将一份转让书副本寄送开证银行通知其转让情况,有时在信用证上也常常规定这项要求。关于由此引起的争议,在《跟单信用证统一惯例》中并没有明确规定。只是国际商会第273号咨询文件中有些许说明:The committee confirmed the whilst bank responsible for the transfer might reasonably advise the issuing bank of the fact that the credit had been transferred, it was not customary practice to give the latter bank any further details。(银行委员会认为,承办信用证转让的银行可以将转让的事实合理地告知开证银行,但将其更详细事项通知开证银行并非习惯上的做法。)

实务中,出口商如不希望进口商知道这些事情,可办理本地信用证来代替这种转让。

211. 请问UCP500对海洋运输提单有何规定?

UCP500第二十三条规定了对信用证项下所要求提交的海洋运输提单的详细要求。该条规定,如信用证要求港至港提单,则除非信用证另有规定,银行将接受下述单据,不论其称谓如何:

①表面注明承运人名称,并由承运人或船长,或承运人、船长的具名代理或代表签字或以其它方式证实;

②注明货物已装船或已装具名船只;

③注明信用证规定的装货港和卸货港;

④包括仅有一份的正本提单,或,如签发一份以上正本时,应包括全套正本提单;

⑤含有全部或部分承运条件须参阅提单以外的某一出处或文件(简式/背面空白提单)者,银行将对此类承运条件不予审核;

⑥未注明受租船合约约束及/或未注明承运船只仅以风帆为动力者;

⑦符合信用证要求并符合UCP500第二十三条b、c、d分条关于“转运”的规定。

212. 国内某厂接到一瑞士某银行开发的信用证，规定：“有效日期为 1995 年 6 月 18 日，在此期间本柜台承认有效。”按一般押汇截止期限，均以出口地办理押汇的日期为准，而此信用证却规定以开证银行柜台（our counters）为截止期限，请问此一规定是否合理？万一瑞士发生邮政罢工信用证所规定单据无法寄出时怎么办？

一切信用证，不论可撤销的或是不可撤销的，均必须规定一个交单付款、承兑或议付的到期日，即使该信用证已订有最迟装货日期。信用证中规定有效日期可如下表示：“Expiry date for presentation of documents: 15th March, 1995 in China”（提示单据满期日：1995 年 3 月 15 日于中国）。此时即规定受益人在其所在地（中国）银行办理押汇手续的时间期限，受益人只须在此期限内将信用证所规定单据送往银行办理押汇即可。在更多情况下信用证有效期限是规定开证银行承兑或付款的期限，如：“This credit expires on 15th March 1990 for negotiation in China”（本证于 1995 年 3 月 15 日在中国议付满限）。此时，受益人应将信用证所规定单据在该期限内送达信用证所指示的付款或承兑银行。如果在信用证中未规定以何地时间为标准来限制信用证有效期，如：“Expiry date for negotiation: 15th March, 1995”（议付满期日为 1995 年 3 月 15 日）。但若于例中所示：“This L/C is to expire on June 18, 1995 at our counters”，即信用证有效期限以开证行所在地时间为准，此时出口商（受益人）应计算押汇银行作业时间及两地邮递信件所需时间，提前将押汇文件送交本地押汇银行办理押汇，以使信用证项下单据于规定日期送达开证行。

在实务中，通常受益人视有效期限以开证行所在地时间为准的信用证为问题（有瑕疵）信用证，因为银行对于任何通知、信件或单据在寄递中发生迟延及遗失所造成的一切后果，或由于天灾、暴动、罢工等银行本身无法控制的任何原因所造成的后果，概不负责。万一单证在邮寄途中由于上述原因不能按时送达开证行，开证行就将拒绝付款或承兑，使出口商受意外损失。

213. 国内某厂向新加坡出口一批货物，约定分期付款为期 3 年，由国外开来的远期信用证所列的付款条件即在装船押汇时开发 20% 即期汇票，另外 80% 货款则分别开出 6 个月、12 个月、18 个月、24 个月、30 个月、36 个月到期的远期汇票，但信用证的有效期限却只有 6 个月。请问该信用证的有效期限是否应延至末次分期付款远期汇票到期为止？

信用证有效期限是受益人（出口商）依照信用证规定并据以办理开立汇票、提示单证来办理付款、议付或承兑的期限，远期信用证有效期限不同于其项下汇票的付款到期日（Maturity）。在远期信用证下，汇票先经付款人承兑，至到期日才予付款，而且，这种承兑汇票以开证行或其指定银行为付款人的占多数。实务中，假如信用证有效期限以其最末期付款远期汇票到期日为止，如本例中为 3 年，则开证申请人将付出很多开证费用（假如开证费用以有效期限长短计收）。

214. 国内某厂经某贸易商介绍，从澳大利亚进口原料。计划分 3 批进口，开出 3 张信用证，价格条件为离岸价格（FOB），利息由受益人负担，180 天的远期信用证，直到

接到开证银行通知才知道开证行将信用证开错，变成利息由该厂负担。该厂曾向银行交涉，银行说对方已押过汇，并未将其利息扣除，如今已追不回来，要我们自己与贸易商交涉，但贸易商却说对方押汇时，其利息已被银行扣除。请问在此情况下，该厂应如何追回损失？

进口商根据贸易合同向银行提交开证申请书，并列明利息条款，银行据此开立信用证。如果银行却把卖方远期信用证（seller's usance L/C）误开成买方负担利息的远期信用证（Buyer's usance L/C），银行应承担由此而产生的后果。但在实际中，开证银行开出信用证后，通常都将其中一份交给进口商，并提示：“Should the terms of the above mentioned credit be unsatisfactory to you, please communicate with your customers and request that they have the issuing bank send us amended instructions.”（本证如有错误之处，请贵公司接证后与客户联系并让其通过通知银行向我行发出修正指示。）进口商在接到此信用证副本时本应仔细核对，如有不妥，当照银行指示办理，可避免一些麻烦事情发生。但此例中开证行误开信用证利息条款部分由于进口商收到通知后并未通知更正，在将来与银行交涉时也有理亏之处。

本例中利息已由进口商支付，如欲追回，可根据贸易合同向卖方交涉，如出口商坚持以其押汇时利息已为银行扣除为由拒绝退还，进口商的利息只得向银行求偿。

215. 国内某进出口公司将信用证转让给国内某制造厂，装船时该公司也进行了抽验并通过装船，但船到达目的地后，国外客户认为部分货物不符，来函索赔，请问该进出口公司该如何处理？

按贸易程序，进出口公司与国外买主签订合同，并以信用证方式收汇。进出口公司将信用证转让给国内生产厂家，由生产厂家供货。交货时进出口公司须检验，并在装船前取得检验公证。货经海运至买方指定港口卸货时，买主也应对货物检验并取得检验公证。就本例来说，如果进出口公司与买主均无检验公证书，则难以推定责任所在，生产厂家自然不负任何责任；如果进出口公司只是如例中所述自行检验装船没有取得检验公证，但买方却持有卸货检验公证时，则责任即在进出口公司，由进出口公司负责补货或向生产厂家交涉；如果进出口公司有装船货检公证而买方提供不出卸货检验公证书，则进出口公司可以拒赔。只是在进出口公司与买方均提供有检验证书时，事情较为复杂，此时应视买卖条件和合同中检验条款（如果合同中有的话）由进出口公司或买方向船公司询问。

216. 国外买方指定以到岸价（CIF）或成本加运费价（CFR）报价，但国内出口厂家只肯报 FOB 价，外贸公司是否可以以 FOB 为基础换算为 CIF 或 CFR 向买方报价？以国外的 CIF（或 CFR）信用证委请通知银行开背对背信用证（Back to Back L/C）给制造厂，此办法是否可行？

本例中外贸公司收购国内和厂家产品转手出卖给国外进口商，根据生产厂家所报 FOB 价格，进出口公司考虑货物运费和保险费以及一些其他风险费用，可以转向国外进口商以 CIF 价格报价。

背对背信用证是凭原信用证（Master L/C）而申请通知银行开立另一张或数张信用证。如果国外进口商开来 CIF L/C，外贸公司可以据以申请通知银行开立以离岸价格为条件的背对背信用证，也可以以原信用证为担保，委请原通知银行开立以到岸价格为条件的背对背信用证。本例中国内生产厂商只愿接受 FOB 价格，如果外贸公司申请开立以到岸价格为条件的背对背信用证，可与国内厂家协商，以 FOB 条件成交，但开来的信用证金额包括运费和保险费，其超过离岸价金额部分的费用均应由外贸公司负担。

217. 转让信用证分为不替换发票的转让及替换发票的转让两种，请就两者中的区别加以说明？

可转让信用证其转让方式依其是否更换发票分为两种。

一是不替换发票转让（Non - substitution of Invoice），又称直接转让（Straight Transfer）。即信用证受益人将信用证金额的一部分或全部让给受让人后，由受让人自行备单押汇，其所有单证都是以受让人的名义出面，信用证转让出去的部分不再与信用证原受益人发生关系。实务中，若将信用证金额全部转让给一个人时，须将原信用证转给受让人；若分割转让时，须通过银行来办理，原信用证则被银行收回注销。

二是替换发票转让（substitution of Invoice Transfer）。即尽管货物是由受让人发出装运，但商业发票仍由原受益人编制，而且从单据上看仍是以原受益人为装运人。这种以替换发票形式转让的信用证，除信用证金额、单价、装船日期及信用证有效期限可减少或缩短之外，其他条件均与原信用证相符。据《跟单信用证统一惯例》第四十八条可以对此种信用证作下解释：

第一受益人有权用本身发票更换第二受益人发票，前者金额不得超过信用证所规定的原金额，亦可按照原单价（如原信用证有此规定者）开立。第一受益人于更换发票时可在该信用证项下支取其本身发票和第二受益人发票之间的差额。

如信用证已被转让，第一受益人本可以其本身发票替换第二受益人的发票，而在被第一次要求而未照办的情况下，付款、承兑或议付银行则有权将所收到的该信用证项下单据，包括第二受益人发票，寄送开证银行，并对第一受益人不再负责。

218. 请问转让信用证与背对背信用证有何区别？

转让信用证与背对背信用证在应用上有相似之处，但还是有区别的。

第一，可转让信用证要以开证人准许为前提，将出口商（原受益人）为受益人的信用证金额全部或一部转让给供应商，并允许其使用，这主要是出于对出口商的信任。背对背信用证则是信用证原受益人以该信用证为担保委请通知行另开立一张或几张新的信用证，两个信用证完全独立，同时存在，只不过背对背信用证内容是根据原信用证而开立的（可转让信用证第一张信用证和第二张信用证有连带关系）。

第二，就信用证的转让而言，可转让信用证需要有开证银行的同意。信用证受让人与原受益人居于同等地位，二者均可以得到原开证银行的付款保证。而背对背信用证的开立与进口商以及原信用证的开证行不相关。背对背信用证的受益人得不到原信用证开证行的

付款保证，但获得的是原信用证通知行（即背对背信用证的开证行）的付款保证。

如前所述，可转让信用证是基于进口商对出口商的信任，而背对背信用证的开立是以原信用证为担保，并以后者内容为基础，所以，银行在开立背对背信用证时所担当风险较小。

219. 某一出口商接到国外客户开来到岸价格条件的信用证（CIF L/C），但制造厂家却要求离岸价格条件的信用证（FOB L/C），则出口商应如何办理分割转让手续将之转让给制造厂商？

信用证分割转让方式以其是否更换发票可以分为不替换发票的转让和替换发票的转让。依《跟单信用证统一惯例》（1993年修订）第四十八条规定，第一受益人有权以本身发票更换第二受益人发票，前者金额不得超过信用证所规定的原金额，并可按照原单价（如信用证有此规定者）开立。第一受益人于更换发票时可在该信用证项下支取其本身发票和第二受益人发票之间的差额。所以，如果国外开来的信用证为不可转让信用证，则可申请开立离岸价条件的背对背信用证给厂家。如果对方开来的是到岸价格条件的信用证，而厂商要求离岸价条件的信用证，则可以以替换发票形式将之转让给厂家。在这种方法下，将来到岸价格与离岸价格之间的差额—运费及保险费支付时，厂家会遇到结汇困难。

如果厂家在离岸价格报价单上规定：“开来的信用证金额包括运费和保险费其超过离岸价金额部分，由卖方负责”。此时，出口商可与厂商协商，把厂商名义下负担的超过离岸价格的运费及保险费改由出口商承担，但在信用证转让给厂家时仍以到岸价格条件信用证转让，此时既可避免替换发票的麻烦，又可避免将来厂商结汇时的困难。

220. UCP500 对“非单据条件”有何规定？

在实际业务中，常碰到信用证的条款并不要求任何单据，而只与事实有关。这是由于在开证时指示不精确的结果。这类例子有：货物必须以公会班轮装运；一套付本单据须快邮径寄申请人等。对这类非单据条款是否要求受益人提供有关证明，UCP400 无明确规定，但在实际业务中，银行通常要求此类证明，如一张承运人出具的船只是公会班轮的证明书，或快邮收据等。

针对以上问题，UCP500 新增第十三条 c 分条，指出：“如信用证含有一些条件，但未规定提交与之相符的单据，银行将认为这些条件未曾提及并对这些条件不予理会。”从而免除了受益人提交非单据条款证明的要求，进一步加强了开证行开证时明确指示的责任。

遗憾的是，尽管 UCP500 对“非单据条件”作了“不予理会”的规定，实践中某些银行继续开立含有非单据条件的跟单信用证或修改书。例如，在信用证中规定下述条件：“货物发运后，受益人须将提单副本一份用快邮直寄开证申请人处。”但该信用证中却未明确提及受益人须提交快邮收据或其它单据借以表明上述条件已由受益人履行。为此，国际商会银行委员会在第 3 号《阐明见解书》中再次重申：“这些错误做法将给跟单信用证交易中所涉及的所有当事人带来严重问题。所以，银行将接受信用证中规定的表面上符合

该证所有其它条款和条件的单据，并作为有效的交单，而视非单据条件未曾提及，并对这些条件不予理会。”

为在实践中准确贯彻 UCP500 “非单据条件”的规定，须注意以下 4 点事项：

第一，开证行应仔细检查开证申请人递交的开证申请书，以确定其中是否含有“非单据条件”。如有此条件，开证行有责任通知申请人将该类条件转变为明确的单据要求。例如，开证申请人仅在开证申请书中列明“货物由英国国籍或国旗货船装运”（*Shipment is to be made by a vessel of U. K. nationality or her flag*），而未规定用何种单据来体现该项要求，则该项条件应视为“非单据条件”。在此情况下，开证行必须在信用证中将该“非单据条件”包含在一种所要求提供的运输单据中（如海运提单）。如运输单据无法体现是否符合该项要求，则必须在信用证中明确规定受益人须提供满足该条件的一份附加单据。

第二，不应在信用证中要求受益人提供凡在单据表面无法确定是否已履行的条件。例如，不应在信用证中加列下述要求：“快船装运或按班轮条件装运。”（*Shipment by fast steamer or on Liner Terms*）。

第三，不能在信用证中要求任何一种受益人不能获得或不在出单人知识范围内的单据。

第四，尽管 UCP500 对“非单据条件”作出了“不予理会”的规定，但当跟单信用证中的某一条件清楚地与规定单据相联系时，该条件就不能视为非单据条件。例如，跟单信用证中的一项条件提到货物是“德国产地”，但未要求产地证，则该信用证中提及的“德国产地”将被视为“非单据条件”，按 UCP500 规定，对此条件将不予理会。可是，如上述信用证同时规定受益人须提供产地证，则“德国产地”这一条件便不再是“非单据条件”了。这是因为，产地证必须表明货物原产地，具体到该信用证，则为“德国产地”。国际商会银行委员会在第 3 号《阐明见解书》中明确肯定了在后者情况下，“德国产地”已不再是“非单据条件”，它必须明确体现于信用证所要求的产地证中。

221. 货款是 1 万美元，信用证上的金额是 1.3 万美元，且规定不能分批装运，如果要预防万一，是不是要请买方减少金额或准予分装？

出口方在审核买方开来的信用证，一般关心的是信用证金额是否足够支付货款，但在信用证金额超过货款也应谨慎从事。因为如果接受此信用证，作出口押汇时，银行审核单据，发现信用证金额比货款多出 3000 美元，从而怀疑构成分批装运而信用证又规定不得分批装运，所以出口方在押汇时可能遇到障碍。为确保安全收汇，应通知买方修改信用证，减少信用证金额 3000 元或允许分批装运。

222. 若信用证上装运日期为 1995 年 4 月 15 日，信用证有效期为 1995 年 4 月 25 日，而未言明“在装运单据签发日起……内提示押汇”。但提单的已装船日期为 1995 年 4 月 3 日，押汇日期为 1995 年 4 月 15 日，这是否算押汇有效期已过？

关于单据的提示时间，国际商会的《跟单信用证统一惯例》有如下规定：“除交单到

期日以外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定期限。如未规定该期限，银行将拒绝迟于运输单据出单日期后 21 天提交的单据，但无论如何，单据也不能迟于信用证到期日提交。”（第四十三条 a 款）

在本例中装船期为 4 月 3 日，提示单据议付日期为 4 月 15 日，信用证到期日为 4 月 25 日。信用证中未规定“在单据签发日起……天内提示押汇”（Documents must be presented to negotiation within × × × days after the date of issuance of shipping documents），而提单签发日与提示押汇日间隔少于 21 天，且提示日在信用证有效期内，所以不构成迟延提示（late presentation）。

在实际工作中，对信用证有效期问题必须特别注意。既要保证提示单据的日期在有效期之内，又要保证在信用证中规定的提单签发日后一定天数内交单（若信用证中无此规定，则按 UCP 规定，应少于 21 天）。否则，都会构成迟延提示，使议付不能顺利进行。

223. 国外买方开来一张可转让信用证（总额为 5000 美元），贸易商是否可以将此信用证转让给本地制造厂后（金额为 4500 美元），剩余佣金（500 美元）与制造厂同时办理押汇，各取所应得的款项？如果不准如此共同办理，是否另有其他办法办理共同押汇？

除非信用证中规定贸易商可凭佣金发票（commission invoice）开具汇票收取佣金，否则不可以与制造厂同时办理共同押汇，各取所得款项。

在这种情形下，可以另行开立背对背信用证，问题即可迎刃而解。背对背信用证产生了中间交易，为中间商人提供便利，中间商人向国外进口商售妥某种商品，请该进口商开立以他为受益人的第一信用证，然后向当地或第三国的实际供货人购进同样商品，并以国外进口商开来的第一信用证为保证，请求通知行或其他银行对当地或第三国供货人另开第二信用证，以中间商作为第二信用证的申请人，不管他根据第一信用证能否获得付款，都要负责偿付银行根据第二信用证支付的款项。这种第二信用证就叫做背对背信用证。

背对背信用证必须按第一信用证的要求开立，以便提交按其要求的单据（发票除外）以及在规定期限内交来；使作为第一受益人的卖方（中间商人），可在第一信用证的限期内更换发票，利用交来的其他单据获得第一信用证的付款。

在本题中，中间贸易商可开出金额为 4 500 美元的背对背信用证给制造厂，当两个信用证先后押汇之后，中间商可得其中差额，即佣金 500 美元。

224. 以赔偿保证书押汇时，会产生哪些费用？开证银行与押汇银行须作哪些联络？

当信用证受益人所提示的单据有瑕疵（discrepancy），但尚属轻微，预料买方不致拒付时，该受益人便向议付行出具赔偿保证书（Letter of indemnity）。承诺若押汇银行在受理此押汇时，因单证不符而遭受的任何损失，由受益人全数赔偿。

在凭赔偿保证书（L/I）押汇时，不同的银行对是否另收费都有规定。有些银行并不另收费，而有些银行则要向受益人收取所谓“瑕疵费”，其理由是单证有不符点，致使收回款项较为费事。而此项费用的收费标准也并非公定的。押汇银行在凭赔偿保证书（L/I）办理押汇时，通常应在其向开证行所寄出的单证的伴书（Covering Letter）明示

此押汇系凭赔偿保证书受理，并要求开证行在买方接受单据后，即行通知押汇银行解除赔偿责任。

225. 请问 UCP500 第十五条“对单据有效性的免责”及第十六条“对文电传递的免责”具体规定如何？

（1）第十五条是对单据的有效性不负责。

银行不参加货物交易，不了解货物情况，也不具备货物交易方面的专业知识，只能以合理的谨慎来审核单据，因而银行也只能审核单据表面是否相符，对于单据的真实性、有效性，货物的实际情况，以及出单人的资信等等，概不负责。也就是说，对单据只能进行表面的审查，而不作实质方面的审查。银行对于单据内的条款、文字、数字、符号、字里行间可能隐藏的矛盾和问题，不负责任。银行没有责任去核对单据的算术计算，例如核对每项货物的体积、总重量、总金额。如果单据最终被发现是伪造的，只要银行没参加伪造，发现伪造以前也不知情，已经合理谨慎审单，仍未能从单据表面上发现明显的伪造痕迹，则银行不负责任。这是因为，银行通常并不能看出“单据表面上的真伪”。必须记住银行永远看不到单据背后的货物，而只能看到表面上的单据。无论如何，虽然有第 15 条的规定，但如果法院认为银行行为疏忽，一般还是会判定银行应予负责。

（2）第十六条谈到银行没有翻译的义务，而有不翻译的权利。银行如应客户要求行翻译，属于银行之服务，而非义务。即使翻译有误，亦不负责任。当然，为了慎重起见，仍以向客户明确声明不负责任为妥，以避免因翻译错误面临被指控的风险。

226. 开发信用证，收费每期 3 个月，若装运期限指定为信用证有效期限之前 10 天，且指定装船的船运公司，为避免届时发生无适当的船可装货不得不取消指定装船条款，有何办法可以兼顾？

指定装船条款往往给出口商（托运方）造成许多不便，为避免例中所述情形，可在信用证上加载下述条款：**If the named shipping Co's vessel is not available at the time of shipment, shipment may be effected per any other shipping Co's vessel. Under the circumstances, beneficiary should present an evidence from the named shipping Co. to the effect that their vessel is not available.**（如装船期内无指定船公司的船只可装，托运人可安排其他任何船公司船只装运，只是须出具该指定船公司的无船可装证明。）

一般进口商对上述条款可以接受，但如果考虑可能因为重新找其他船公司船只装运会拖延时间时，在上述条款中可加：**If....., the shipment date and expiry date may be extend for...days, and shipment maybe effected per any other shipping Co's vessel.....**（如果.....，信用证装船期限和有效期限可以展延...天，托运方可以选择其他任何一家船公司的船只来装运货物.....。）

227. 某外贸公司接到国外开来的信用证，证内规定：“数量共 6000 箱，1~6 月份分 6 批装运，每月装运 1000 箱。”该信用证的受益人在 1~3 月份，每月装运 1000 箱，银行

已分批议付了货款。对于第四批货物，原订于 4 月 25 装船出运。但由于台风登陆，该批货物延至 5 月 1 日才装船，当该公司凭 5 月 1 日的装船提单向银行交单议付时，却遭到银行拒付。该公司曾以“人力不可抗拒”为由，要求银行通融，也遭到银行拒绝。试问在上述情况下，开证银行有无拒付的权利？我方有无引用“不可抗力”条款要求银行付款的权利？为什么？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》第四十一条中规定如下：“如信用证规定在规定时期分期装货，而其中任何一期末按期装运者，除信用证另有规定者外，信用证对该期和以后各期装货均告失效。”即国际惯例中，如果信用证规定为货物连续分批分期装运，或者定期分批装运，只要其中一批或一期末按时装运，则以后各批均不得继续装运。包括已过期装运的该批货物既不能延期装运，也不能在下批中补充。搞清这些惯例后，结合此例，该例中开证银行完全有权拒受单据和拒绝付款。除非开证申请人同意修改信用单证并通知银行办理者外，开证银行是不承担付款责任的。至于出口人是否能引用“不可抗力”条款，获得继续交货的权利，这同银行毫无关系。这只是属于买卖双方之间的问题。如果买卖双方在贸易合同中订有“不可抗力”的条款。经双方协调后，买方又同意卖方延期交货，则需经买方通过银行修改信用证后，卖方才能享受继续交货并凭信用证要求银行付款的权利。作为银行，只对信用证负责，而对买卖双方之间的合同是不负任何责任的。

228. 有一国外开来的信用证，证内规定“不得分批装运”，假设出口方将该批货物分为两票（Two lots）装在同一船次同一船只上，并凭两份提单向银行交单议付，试问：银行是否会以“不得分批装运”为由拒受单据？

银行无权拒受单据。这是因为按照银行的惯例，分批装运是指同一种货物，分批装在不同船次、不同船只上，但对于同一批货物装在同一航次同一船只之上，甚至在不同口岸装船，尽管装船日期有先后，仍应视作一批货物的装运。在国际商会《跟单信用证统一惯例》第四十条 b 款中规定：“凡经同一船只在同次航行中多次装运货物者，即使提单表示不同装船日期及/或不同装船口岸，当不作为分批装船论。”在本例中，受益人将货物分为两票，在不同的日期装上同一航次、同一船只上，尽管提交的是两份提单，只要其他条件均符合信用证的规定，银行没有拒受单据的权利。此案中，应据理力争，不仅要坚持银行付款，而且由于拖延付款而发生的利息损失，应向银行追偿。

229. 订单约定价格条件为 CIF（到岸价），开来的信用证上货品中写 CIF 单价多少，也为 CIF 某某目的地，也要求保险单证，但条件处却写上 CFR（成本加运费价），要不要请求更改？

信用证中货品单价以 CIF 方式计算，且要求保险单证，可推断成交条件为 CIF（到岸价），而在条件处留下 CFR（成本加运费价），可能是开证银行弄错或印刷所致。信用证受益人对这种信用证不可轻易接受，应请买方或开证行证实并修改。

230. 在 CFR（成本加运费价）买卖合同下，买方开来的信用证注明包含 CIF（到岸

价)的款项,但在信用证条文内矛盾地说明保险部分由买方负担,请问在此情况下的投保应由谁来投保?(假设时间紧迫,来不及修改信用证。)

信用证与买卖合同或其它合同是两种不同性质的交易,虽然信用证可能以该项合同为根据,但银行与该项合同则完全无关,也不受其约束。在信用证支付方式下,银行小心审核一切单据,从表面上确定其是否与信用证条款相符。各种单据如表面上有互不一致情况即作为单据表面不符合信用证条款论。在 CFR(成本加运费价)条件下,保险应由买方负责,但信用证中注明包含 CIF(到岸价)的款额,对这种矛盾之处,信用证受益人应要求买方修改信用证。如果时间紧迫,不及等待修改信用证,应根据具体情况采取措施。如果在信用证中对单证说明中不要求提供保险单证,卖方可不予投保,反之,如果在信用证中要求提供保险单证,则卖方为能押汇,先行投保,以 CIF(到岸价)金额押汇。

231. 信用证上写明 FOB 价(离岸价)并说明代付运费及保险费,而金额只有 FOB 时,多出的运费与保险费银行应如何处理?

在信用证支付方式下,受益人在接受信用证时必须审核信用证金额是否足以偿付买卖金额以及一切费用。显然,案例中信用证金额为 FOB(离岸价)金额,而卖方如果按信用证条款交货则要承担 CIF(到岸价)金额,信用证金额不足以偿付卖方货款及费用。此时,卖方应通知买方修改信用证,要么增加信用证下金额至 CIF(到岸价)金额,要么取消信用证中代付运费和保险费条款。如果对方信用可靠或系长期客户,卖方可以不要求修改信用证,只以 FOB(离岸价)金额押汇,余下代付运费和保险费以托收方式收取。在贸易实务中,信用证金额为 FOB(离岸价),却由出口商代为租船承运,其运费可以在提单上加盖“Freight Collect”字样,以到付运费方式由承运人直接向进口商收取。此中银行只有凭信用证付款责任,而无审核贸易合同履行的义务,而且对任何单据的形式、完整性、正确性、真实性或法律效力,以及对单据中所载或所附加的一般或特殊条文,概不负责。

232. 请问海运单的定义、性质及其与海运提单的区别。

1. 提单的定义、性质:

为了明确海运单的性质,有必要先谈一下海运提单的定义、性质。

(1) 汉堡规则(Hamburg Rules)第一条第七款给提单下的定义是:“提单是指证明海上运输合同和货物由承运人接管或装载以及承运人保证凭以交付货物的单据。单据中关于货物应按记名人的指示或不记名人的指示交付或交付给提单持有人的规定即是这一保证。”

(2) 因此,提单具有如下性质:

a. 提单是承运人或其代理人应托运人的要求所签发的货物收据,证明承运人已如数收到提单上所列货物。

b. 提单是承运人与托运人之间运输契约的证明。

c. 提单是一种货物所有权凭证。在国际市场上,提单可在载货船舶到达目的港交货

之前进行转让；也可凭此向银行办理抵押贷款，提单持有人则可据以提取货物。

2. 海运单的定义及性质：

(1) 海运单的定义为：海运单为一种不可转让的运输单证；是海上运输合同的证明及货物由承运人接管或装载的收据；承运人承担将货物交付给海运单上所指定的收货人的义务。

3. 提单与海运单的区别：

提单是货物所有权的凭证，指示抬头提单通过背书可以转让，提单合法持有人凭提单在目的港向轮船公司提取货物。而海运单不是物权凭证，因此不可做成指示抬头，不能转让；海运单上必须详细标明收货人，收货人或其授权人提货时并不需出示海运单，而是凭提货通知和证明其身份的充分证据提货。另外，记名提单作为海运提单的一种，指提单上的收货人一栏内填明特定的收货人名称，只能由该特定的收货人提货，不能用背书方式转让给第三者，这一点与海运单相同。但记名提单与海运单存有本质区别：前者为物权凭证，收货人凭记名提单提货，而后者收货人仅凭提货通知和其它证明提货。

233. 信用证开立时进口地可否写为“港口或机场”或“经海运或空运”等条款？

如果在信用证的目的地条件中规定“港口或机场”或在运输方式上规定“经海运或空运”，由于港口和机场一般地点不同且有时相差甚远，海运及空运其运费相差悬殊，使信用证金额难以掌握，这样虽给出口人带来一些方便，但在货物到关后，由于没有明确注明输入地点及运输方式，通关时可能发生困难。所以在实务中不应在信用证上有此项条款。如果确有不同货物须经海运和空运，最好分别开立两张信用证，或在一张信用证中对不同运输方式货物分别说明，以利于报关提货。

234. 有一张可撤销信用证，金额为 10 万美元，允许分批装运及分批付款，出口方（受益人）已装出 5 万美元的货物，议付银行在议付 5 万美元货款后的第二天才收到开证银行撤销信用证的电报通知。请问：开证银行对已议付的 5 万美元有无拒付的权利？为什么？

开证银行对议付银行凭该信用证对已议付的 5 万美元不得拒付。这是因为作为一张可撤销的信用证，开证银行虽然不需受益人的同意，可以随时修改和撤销，但是在开证银行撤销该信用证以前，如果受益人凭该信用证已向议付银行押交了符合要求的单据并得到议付时，则该项议付仍然是有效的，开证银行不得对议付银行拒付。在本例中，开证银行开出的是可撤销的，可分批装船的信用证，在开证银行撤销电报通知到达议付行以前，受益人已向议付银行交单议付。因此，开证银行不能以该信用证已经撤销为由而拒绝付款。开证银行对受益人已议付的 5 万美元仍然有效。但对于余下的 5 万美元，由于开证银行已发出撤销通知则随之失效。在国际商会《跟单信用证统一惯例》第八条中明确规定如下：“可撤销信用证得不必事先通知受益人而可随时修改或取消。但开证银行对办理该信用证通知和被授权付款、承兑或议付的另一家银行，在收到开证银行的修改或取消的通知前，依照信用证及以前所收到的任何修改条款所进行的任何付款、承兑或议付，则仍然须负责

偿付。”

235. 国内某厂接到国外开来的金额为 10 万美元的信用证，单价为每公吨 100 美元，CIF 价格，数量为 1000 公吨。但信用证内对金额和数量既没有规定“约”或允许多 $\times \times \%$ ，或允许少 $\times \times \%$ 也没有规定其它限制性条款。该出口厂在装运出口时，实际装货数量为 995 公吨。试问在上述情况下，开证银行能否借口数量不符信用证的规定而拒付货款？为什么？

在国际商会《跟单信用证统一惯例》第三十九条中规定如下：“除信用证规定货物的指定数量不得有所增减外，在付款总额不超过信用证金额的条件下，货物数量准予在增减各不超过 5% 限度内伸缩。但信用证规定的货物数量如按包装单位或按个数单位计算者，此项伸缩则不适用。”由此可知，银行是没有拒付货款的权利的，恰恰相反，受益人则有权要求银行按 995 公吨付款。这是因为按照银行的惯例解释，凡是信用证内对金额和数量既未规定有伸缩度，也未规定限制性条款，在付款总额不超过信用证总额的条件下，货物数量准予在增减各不超过 5% 限度内伸缩。在本例中，信用证规定的数量为 1000 公吨，而实际交货为 995 公吨，两者相差相当于 5‰，完全未超过 5% 的限度，只要其他条件符合信用证规定，开证银行无权拒付。值得注意的是，在本例中，如果货物的数量是以包装或个数单位计算，前者如箱、桶、筐等，后者如台、打、架等，则不适用于上述惯例。例如：在本例的情况下，货物的数量假如不是 1,000 公吨，而是 1,000 台，而实际交货是 995 台，则开证银行有权拒付。在此情况下，受益人只能要求开证人（进口商）修改信用证的数量条款，只有开证人同意并通知开证银行修改条款，银行才能付款，否则开证银行可以置之不理。

236. 韩国政府对运输该国货物的船只的国籍有何规定？卖方如要求韩国方面修改信用证装船条款，需要办理哪些手续？如装船期迫近应如何要求修改信用证？如发现客户开来的信用证上将卖方公司名称打错应如何补救？

卖方如收到对方开来信用证，经审核发现有错误，如例中所述将卖方名称打错，或信用证条件对卖方来说已属无法履行，如例中所述装船期迫近，卖方应要求买方修改信用证，以避免事后押汇时的麻烦。

有的国家为了维护本国航运业的发展，在从事国际贸易中鼓励使用本国运输船只。韩国政府则是规定本国贸易商在开立信用证时，须要求以韩国船只运送货物，但在装船期限内没有本国船只时，可以修改信用证此项条款而由其他国家船只运输。对于贸易商来说，如果持有韩国船主协会的证明，在此项证明中说明在装船期限内无法使用韩国国家船只，便可要求银行修改信用证船只限制条款，改用其他国家船只运送。

237. 接到国外开来的信用证，规定不得分批装运，装货港为上海港，最后装船日期为 4 月 30 日，该出口商因装船关系，将一部分货物在天津港装船，并取得的提单日期为 4 月 28 日，另一部分货物则在上海港装上同一条船，取得的提单日期为 5 月 2 日，请问

出口方以这两套提单押汇时，是否会遭麻烦？

本例中出口商违反信用证以下规定：

①信用证规定装货港为上海港，而实际装运中有天津港。②信用证规定不得分批装运，出口商事实上已构成分装。③即使信用证允许分批装运，其提单签发日期为 5 月 2 日，逾过最迟装运期限。

故出口商在押汇时可能遇到麻烦。

238. 国内某厂接到一信用证，上面并未载有‘可转让’字句，但却有“可接受第三者提单”（Third Party B/L acceptable）字样。请问此信用证是否可转让他人并由其押汇？

《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第四十八条 b 款规定：“经开证银行特别规定‘可转让’的信用证方得转让……。”该信用证上没有载明“Transferable（可转让）”当视为不可转让。

至于在信用证上有“Third Party B/L acceptable”（可接受第三者提单），Third Party B/L 为第三者提单，即指受益人提示押汇的提单上的托运人可由受益人以外的第三者出面，但并没有表示信用证可转让。

239. 国内某厂接一信用证，其交易条件为“FOB. Berth Term”，请问此项条件可否接受？

“FOB. Berth Term”即 FOB 班轮条件，是 FOB 价格术语的变形，意指有关装船费用按班轮条件办理，卖方不承担有关装船的费用。在 FOB（离岸价格）成交方式下，买方自己负责租船订舱，并负担货物自有效地越过船舷后的一切费用和 risk，卖方则负担直至货物在装运港有效地越过船舷时为止的一切费用和 risk。所以，在 FOB 条件下，装船费用一般由卖方负担。但有关装船费用，还有理舱费（stowing charges，即指为了使装船货物按船图安置妥善和装载合理，对装入船舱的货物作堆置、垫隔等理舱所需费用）和平舱费（trimming charges，即指为了保持航行时船身平稳和不损害船身结构，对成堆装入船舱的散装大宗货物，如矿砂、煤炭、粮食等，进行整理、填平、补齐等平舱所需的费用），如果租用班轮运输，由于班轮管装管卸特点，装舱费、理舱费、平舱费以及卸船费均包括在运费之内，由买方负担。但在非班轮运输下，买卖双方为了明确有关装船的费用划分，就借用了班轮条件的费用负担形式。例中“FOB Berth Term”即卖方不承担装船费，买方收到这种信用证时可以接受，如果需要的话也可让卖方在价格上做一让步来补偿买方这种费用支出。

使用“FOB Berth Term”，只是明确和改变了买卖双方关于手续和费用的划分，但是没有改变交货点和货物 risk 的划分。FOB 价格的变形形式还有：FOB 包括理舱，FOB 包括平舱，FOB 包括理舱、平舱，FOB 吊钩下交货（FOB Stowed - FOBS，FOB Trimmed - FOBT，FOB stowed and Trimmed - FOBST，FOB under tackle）。

240. 由韩国开来的信用证要求提单的装运人为韩国贸易商，卸货港则在美国，这种信用证对出口厂家来说会有什么风险？另外，船由韩国贸易商指定交预付运费，如韩国的贸易商向船公司拿提单，出口商是否有权通知船公司不放提单？

韩国贸易商之所以要这样做，可能是其以出口厂商为实际供货商，以美方为最后买方做中间商生意。这样，为方便起见将装运人填为韩国的贸易商，将不会有什么风险，因为对方已开立信用证。

在海运中，托运人租船订舱，订妥舱位后由船公司签发装货单（shipping order），在货物装舱后由大副签发收货单（Mate's Receipt）。出口商凭船公司的收货单签发提单。所以，如韩国贸易商持有装货单和收货单，出口商没办法阻止船方向其签发提单。

241. 买方在信用证上规定押汇时，需加附工厂对出口商的确认证书及出口商给工厂的订单，因涉及出口商商业机密，出口商可否拒绝？

卖方在收到对方寄来的信用证，如发现如例中所示卖方认为不可接受的条款，可予以拒绝并洽请对方予以修改或取消。但对于例中所述工厂的确认证书和订单，亦有些卖主不要求修改信用证，而另外缮制一套假确认证书及订单，以免因要求取消单据等某些要求而导致出现双方的不信任。

242. 当信用证金额用完后，进口商不重新开立信用证，而采取修改信用证方式，增加金额。如原信用证规定不准分批装运，此项修正是否违背了此项条款？届时出口商是否能顺利押汇？

有的进口商在信用证金额用完后，为节省开证费用，只是修改信用证增加金额，由于原信用证规定不准分批装运，给出口商使用信用证押汇遭到困难，因在此情况下出口商再出口货物将构成分批装运。所以，为避免此类事项，应要求进口商在信用证修改书上注明以下语句：“Disregard the wording ‘partial shipments are not allowed in the original L/C’ . However , partial shipments are not allowed for this increased portion.”（原证上不许分批装运条款失效，但新增部分内不允许分批装运。）

243. 外国出口商常因各种原因请求延期交货，我方对其要求予以满足，答应修改信用证日期，请问如何将修改信用证而发生的费用转嫁给外国出口商？

信用证的修改形式上虽由买方向开证银行申请，但实际上，多是由于卖方原因而请买方向开证银行申请修改。由于不可撤销信用证未经有关各当事人同意不得随意修改和撤销，如由于出口商原因而致修改信用证，且进口商要求出口商负担修证费用时，可在信用证修正书中作下声明：“Please deliver this amendment to beneficiary subject to their Payment of US \$... , Which representing amendment charge , and crediting same into our account with you.”（请于受益人支付修改信用证费用...美元时将此修改书交付受益人，并以此金额贷记我方在贵行的帐户。）或规定：“US \$... , respresenting L/C amendment charge , should be deducted from the negotiated amount at the time of negotiation.”（议付货款时请将修正费用...

美元从中扣除)。

244. 进口商在修改信用证时,欲节省修改费用时,可通过银行向出口商来询问,反之,如果是出口商的话,是否也可以用类似的方法,请举例说明,出口商要求进口商修改信用证的最佳方法是怎样的?

出口商如果接到信用证后,发现其中某些条款与合同不符,或由于某种原因,如无法在最迟装运期限之前装船,而要求对方修改信用证,对装船期限作一展延,只须将此意向转告进口商,请其向开证银行申请修改,如出口商接到开证行的信用证修改书,同意将装船期限展延到某一日期,那么信用证就修改了。

实务上,出口商可以把要修改的内容以电报或书信通知进口商,让其请求开证银行修改,或经由通知银行以电报或书信通知开证银行转请进口商进行修改,但后一种方式在速度上较快。

245. 信用证指定的偿付银行从事付款作业所发生的费用,应由谁负担更合理?(是押汇银行还是出口商)(此时押汇银行已向出口商取得相当数额手续费)

偿付银行是开证银行因资金调度考虑而指定的付款银行,所以,由于偿付银行所从事付款作业所发生的费用一般由开证银行负担。押汇银行向受益人收取的押汇各项手续费并不包括此项偿付费用,故不应该由押汇银行承担。

246. 船运公司为了缩短清算时间而使用电脑系统打印提单,但某些银行却在信用证上指示用复印、电脑复写制作的有关提单是不能接受的,请问对此如何解释?

1993 年的《跟单信用证统一惯例》对原国际商会 290 号文件作了一些变动,其中一项就是确立了由复印、自动和电脑处理及复写所产生的单据的可接受性。《跟单信用证统一惯例》(1993 年修订本)第二十条 b 款作下规定:

除非信用证另有规定,银行将接受下述方法制作或者看来是按其方法制作的单据作为正本单据:(1)影写;(2)自动或电脑处理;(3)复写。

但该单据须注明为正本,必要时并经证实有效。

随着电子计算机的广泛使用,简化单据和单据标准化的问题正在受各国注意。简化单据和单据标准化使得单据朝向统一化和格式化的方向发展,以至出现了总单据(Master document)和影印复制电脑打印单据,如例中所述,但这些单据的合法性及可接受性是个尚待解决的问题。

就本例中,大部分情况下,电脑制作的提单不易与打字机制作的提单相区分。国际商会银行委员会(ICC Banking commission)认为,银行如果在信用证里列入禁止接受按统一惯例第二十条 b 款列明的方式制作的单据的条款是不适当的。

247. 从国外开来的信用证规定:“A certificate issued by the shipping company to the effect that the ship is not of Israeli nationality, that she is not blacklisted by the Israeli

Boycott Committee and shall not call during the voyage at any Israeli port and the ship is not over 15 years of age.”（航运公司开立的证明书证明该船非以色列籍，未被列入抵制以色列委员会的黑名单，在本航程中将不停靠任何以色列港口且船龄未超过 15 年。）但由于该航运公司在装货港无办事处，故由另外一家船运公司代为签发提单和有关证明。问：开证银行是否由于我方提示的单据实际上并非信用证上所要求的，而拒受单据，或以要求船运公司在世界各地设立办事处是不可能也不实际的因而只得由代理人作为代表代为签署有关单证而接受单据？

《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第二十一条“对出单人或单据内容未作规定”中规定：“当要求提供运输单据、保险单据和商业发票以外的单据时，信用证中应规定该单据的出单人及其措辞或内容。如信用证对此未作规定，只要所提交单据的内容与所提交的其他规定单据不矛盾，银行将接受此类单据。”

在本例中，航运公司不会也不可能在全世界各地设立办事处，故而需使用代理的服务，第三者没有合适的理由阻止航运公司选择和使用自己的代理。而且在本例中提单及证明文件均由其代理开立，如果提单可接受，开证银行便无理由认为代理不能开立证明。所以，如果信用证要求航运公司开立的证明书，银行将接受航运公司开立的证明或航运公司代理人所开立的证明，除非信用证中有明确的相反的规定。在本案例中，单据可接受，因为代理人在其代理范围内有使委托人受约束的权力。

248. 有关提单是否可接受的案例。

开证行：I 行开立不可撤销议付信用证，受益于受益人，通过 A 行通知。

通知行：A 行把信用证通知给受益人。

该议付信用证要求：

（1）全套清洁已装船“远洋提单”（Ocean Bills of Lading）；

（2）从 X 国的任何港口起运至 Y 国的 DEF。

受益人提交信用证项下单据要求议付，交来的提单上注明：

装运港：X 国一个港口

卸货港：Y 国 ABC

最终目的地：Y 国 DEF

试问：按 UCP500 规定，该提单可否接受？

分析：问题在于是否海运提单必须在“卸货港”一栏注明运至 DEF 港的词语，或是是否可以接受“最终目的地”一栏内予以注明。

信用证要求提交港至港装运的远洋提单，而不是多式联运单据。信用证规定“从 X 国一个港口运至 Y 国 DEF。”因此，唯一可以接受的运输单据是远洋提单注明已装船是在 X 国的一个港口和卸货在 Y 国 DEF。

注明“ABC”作为“卸货港”的远洋提单与信用证条款不符，因此不能接受。

249. 假如出口商收取国外进口商寄来的 2000 美元的支票，同时收到 4000 美元的信

用证。请问，将来出口时应该如何制作单据？同时出口时，以 6000 美元制作单据，则如何向银行办理押汇？

《跟单信用证统一惯例》第三十七条规定：“除信用证另有规定外，银行可拒绝接受其金额超过信用证许可金额的商业发票。”

因此，制作汇票时金额不得超过信用证规定的金额。如果同时收到支票 2000 美元，及金额 4000 美元的信用证，应该按 4000 美元的金额来制作凭信用证领取部分的货款的发票。

如果要用 6000 美元的金额的制作发票，则汇票应作成两份，一份是信用证项下的汇票，开列信用证金额（4000 美元），一份是托收项下的汇票，开列超过部分的金额（2000 美元）。托收汇票以买主为付款人，注 Being overdrawn Portion For Collection，此项托收称为证外托收。证外托收的汇票称为“补充汇票”（supplementary draft）。

如果以 6000 美元制作单据，在押汇时，押汇银行可能在 Covering letter 上面注明 2000 美元部分的单据，仅是代转交而已，并言明“Without Lien”。当然，最好的办法还是以 4000 美元制作单据，2000 美元部分的单据按预缴出口外汇的办法，由出口商自行寄交进口商。

250. 信用证未规定以谁为托运人，则第三者提单是否构成瑕疵而被拒付？

一般情况下，除了可转让信用证之外，提单上所示的托运人通常是信用证的受益人。如果提单上所示托运人是信用证受益人之外的第三人，那么这种提单称为第三者提单。这里，“受益人之外的第三人”，通常指运输行或报关行。

《跟单信用证统一惯例》第三十一条规定：除非信用证另有规定，银行将接受表明以信用证受益人以外的一方为发货人的运输单据。

251. 阿根廷开出的信用证都是“180 天的见票即付”（180 day's at sight）。该国是否都是这种信用证？如事先没有约定利息，应由何方负担？此种信用证装船后，是否即可押汇？

（1）阿根廷地区进口商开出的信用证多数是远期信用证，但并非全部是，也不一定是“180 天的见票即付”信用证。有时可能是“150 天的见票即付”，或“120 天的见票即付”。

（2）一般而言，远期信用证上如未说明利息（或贴现息）由何方负担，则由议付行从议付之日起至收回票款时止的垫款利息，由出口商负担，在议付汇票时扣除。但是，如果出口商报价的价格计算，是以装船后即可取得货款为基础，即出口商报价的价格中不含利息，而在事先没有约定的情况下，进口商开来了需付利息的远期信用证，那么这项利息应由进口商负担。

（3）至于远期信用证，是否可以在装船后立即押汇的问题，一般而言，如果开证银行信用卓著，且其所在地政治、经济、财政状况稳定，远期信用证的押汇当不成问题。相反，如果开证银行的信用不够，或其所在地政治、经济、财政不稳定，则议付银行可能不

会轻易接受押汇，除非出口商信用非常可靠，才可以被考虑押汇。

252. 美国某公司经银行开出信用证，给上海某出口厂，规定货物运到日本，并规定提单上以日本某公司为被通知人。假定在信用证上没有其他规定，出口厂家提出部份押汇单据直接以买主为被通知人，是否构成文件互相矛盾？

提单上的被通知人不是提单上的当事人，只是收货人的代理人。空白抬头提单注明被通知人，以便承运人在货到目的港时，通知办理报关提货手续。

当然，被通知人可以是进口商本人，但也可以是进口商所指定的报关行或代理人。如果信用证没有特别规定，买主也可充当被通知人，那么有关单据还是应该以信用证上所规定的“日本某公司”为被通知人，以便做到“单证一致”，不至于引起不必要的麻烦。

253. 一般从押汇日到开证银行付款，这期间如何计算利息？由谁来负担？

我国的押汇业务由中国银行办理。从押汇日到开证银行付款，这期间的利息是按约定的利息率，及议定的邮程天数折算成人民币算出来的。

邮程时间根据中行当前规定为香港澳门中资集团联行（包括香港广东省银行）以及新加坡中行信用证（港币、美元），7天左右。香港、澳门非中资集团的银行信用证（港币、美元）9天。日本境内银行信用证（日元），8天左右。其他地区银行信用证（美元及其他货币），10-12天左右。

如上述地区是远期信用证，其远期系自提单日起算的，可以计算到期日，则邮程天数可包括在远期天数内，即按远期天数扣息，以外币计收；如系“见票日若干天远期者”，须单到国外开证行，再由开证行向开证人提出见票后起算，故仍须在远期天数外加计邮程时间。

上述利息费应由卖方支付，即由押汇客户负担。因为押汇业务是银行对出口商的资金融通，因此出口商既得到“加速资金周转”的押汇好处，便也应当承担押汇的利息费、手续费。

254. 以完全详细的电报开出的信用证（full detailed cable L/C），并凭其押汇，这对进口商是否有风险？

电开信用证（cable L/C）按电报详细程度，可分为详电开（full detailed cable）和简电开（brief cable）。所谓 full detailed cable 即开证行以电报方式开发信用证时，将信用证全部内容电告通知银行。通知行收到后，将电文缮打于信用证通知书通知受益人。根据国际商会（ICC）《跟单信用证统一惯例》，电开的信用证必须未在电文中注明“详情后告”（details to follow）或类似字样，才能被认为是有效信用证。一般情况下，详电信用证都不加注此类文字，可做为正本信用证，开证行通常不再寄确认书。按 UCP500 第十一条规定：“如电讯声明‘详情后告’（或类似词语）或声明邮寄证实书将是有效的信用证文件或有效的修改，则该电讯将视为无效的信用证文件或修改。开证行必须不延误地向通知行寄送有效的信用证文件或有效的修改。”

在电开信用证情况下，除非发生电讯传递错误，否则，进口商的风险应大致与信开信用证相同。

255. 信用证中未注明略式提单（**short form B/L**）不可接受，以略式提单提出押汇时，银行是否接受押汇付款？应如何避免造成拒付？

所谓略式提单，是指不全部照录通常在提单背面印定的关于承运人和托运人权责、免责条款，仅摘其中重要条款扼要列出的提单。略式提单应加注：“Subject to the terms, conditions, provisions and exceptions as contained in the carrier's regular long form”，并在提单正面印有 short Form B/L 字样。

依国际商会（ICC）《跟单信用证统一惯例》（Publication No. 500）第二十三条 a 款，除非信用证另有规定外，银行将不拒受注明某些或全部货运条件参阅运输单据本身以外另一来源或单据者（简式/背面空白的运输单据）。因此，在信用证中未注明简式提单不可接受时，可凭其押汇，不致遭拒付。

256. 信用证中如未注明包装条件，而在提单上注有“没包装（**unpacked**）或“不受保护的”（**unprotected**）时，是否就可视为不清洁提单（**unclean B/L**）？按统一惯例是否会造成拒付？如是，应如何防止？

在理论上，该种提单应不致构成不清洁提单，（关于是否提单上所有批注都构成不清洁提单，是资本主义国家的银行、商人和承运人之间争论最多的问题之一。国际商会 283 号《清洁提单问题》一文对此进行了分析。）但在实际业务中，银行却常常借此拒付。为避免类似麻烦，可采取的解决办法有：1、在信用证上加注：“可接受注有‘未受保护’（‘没包装’）的提单”（B/L indicating ‘unprotected’（unpacked, unboxed）acceptable）。2、在信用证商品名称（description）部直接加上类似字样，如“unpacked（truck）”。

257. 120 天远期信用证上注有买方负担利率不超过 9%，但在押汇时，利率为 12.37%。卖方要求如数修改信用证，但其修改数仅有 12%，且其修改书在押汇后才到达，即卖方已予负担 3.37% 利率。请问，该买方在购单时应付多少利率？如果他按 12% 付息时，押汇银行是否可要求付款银行退还 3% 的利息？

信用证若经申请人、开证行和受益人同意而进行修改后，其内容则应以修改后的为准。在本例中，因经受益人申请，买方（开证申请人）将其负担的利率由 9% 提高到 12%，则押汇时应要求买方以此利率付息。但由于在押汇时，买方的修改书尚未寄达，因此卖方就额外负担了 3% 的利息。对此部分，可通过押汇银行向开证银行要求偿付，即按信用证修改书规定，由买方负担以 12% 利率计算利息。

258. 卖方声势很强（属商标问题），可以不完全依信用证备货就能押汇，请问如何在不伤双方和气下委婉防范？其为何能获得押汇？（买方无法考虑拒付）

卖方未完全依信用证备货致使单据与信用证要求不符，这时，卖方可以开出赔偿保证

书，向押汇银行要求办理押汇，而买方由于某些原因（例如卖方居强势），不便拒付。但若接受不符点，又会遭受损失，与己不利。因此，为在不伤双方和气下委婉防范，可正式向卖方去函说明若不依信用证条件备货，买方将遭受损失。此外，还可在信用证中加注如下条款：

“ In any event, negotiation against indemnity or under reserve owing to discrepancy is not acceptable. ”（“ 在任何情况下，由于单据瑕疵而凭担保押汇将不予接受。”）

有此条款，便可防止出口方利用赔偿保证书进行押汇，从而保证进口方利益。

259. 信用证没有规定“限制押汇银行”，但押汇银行不是向开证行“提示”或“请求付款”时是否涉及到转押汇？

所谓转押汇（re-negotiation），是指在限押信用证（special L/C or restricted L/C）下，受益人若因与信有证所指定的押汇银行无往来关系，或往来关系不密切，或因其他原因，而不能或不愿直接向该指定银行申请押汇时，改向其往来关系密切的银行申请押汇，再由该银行依信用证规定将单证转向指定押汇银行提示申请再押汇的做法。

在本例中，由于信用证中未规定“限制押汇银行”，即该证为自由议付信用证，因此不涉及转押汇问题。至于押汇银行不向开证行“提示”或“请求付款”，可能是由于该押汇行与开证行无往来关系。举例如下：英国伦敦 A 银行开来的信用证，出口商在本地外汇银行 B 进行押汇，B 银行与 A 银行无往来关系，于是将单据寄给伦敦的另一家 C 银行，请其代收。在此做法中，C 银行只是做为代收行，其中并不涉及转押汇关系。

260. 信用证规定发票（Invoice）须与成交的形式发票内容上完全相同，请问信用证申请人可否因两者文件的差异而向开证银行不付款？

《跟单信用证统一惯例》（国际商会第 500 号出版物）在第三条中规定：“信用证与其可能依据的销售合约或其他合约是性质上不同的业务。即使信用证中包含有关于该合同的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束”，“在信用证业务中，各有关方面处理的是单据，而不是与单据有关的货物、服务及/或其他行为”。所以，除非此项形式发票构成信用证的一部分内容，否则，即使在信用证中注明：“As per proforma Invoice No.....”（根据第.....号形式发票），在出口商提示的发票与形式发票有异时，只要出口商在发票上注有“As per proforma Invoice No.....”（同上），开证申请人不能拒付。

261. 信用证内如没有注明通知帐户人（notify Accountee），提单如何处理？

被通知人是货物到达目的港时船方发送到货通知的对象，即收货人本人或其代理。如果信用证有规定被通知人，则须将其全名和详细地址，电传、电话号码一并列入，以便货到时及时通知；如果信用证未规定，则将被通知人填在副本提单上，正本不填。这样既符合信用证要求，又能使卖方知道谁是被通知人，以便货物抵港后及时通知买方提货。因为有些国家规定，如货物到港后未在规定限期内提取，逾期存仓费由货主承担，超过规定时间海关有权拍卖货物。

262. 有一出口厂家将要于 5 月 1 日起变更厂家名称或迁移地址，则将来押汇时，因先前所接到的信用证是以旧公司或旧地址为受益人，则应如何处理？除请客户修改信用证外，是否还有其他办法？

如果出口厂家仅是变更了地址，那么制作单据时，仍可使用旧地址，因为银行在审核单证时，只要单据与信用证所规定的达到“表面相符合”，银行就得受理押汇，《信用证统一惯例》第十五条规定：“银行对任何单据的形式、完整性、正确性，真伪性或法律效力、概不负责；并对货物的发货人，承运人、保险人或其他任何人员的信誉，行为及/或不行为、偿付或执行能力，资信情况，概不负责”。因此，出口厂家如果不愿麻烦客户修改信用证，则可以仍用旧地址制作单据，银行不管，也不对此负责任。

如果出口厂家更换名称，则最好是请进口方修改信用证，以免引起押汇时的纠纷。当然，如果受益人为了避免麻烦修改信用证，而仍使用旧名称制作单据，有的银行也许会通融接受。但为谨慎起见，还是以修改信用证为最佳。

263. 进口商 A 开出甲、乙不同开证银行的信用证，分别交给 B、C 两出口商，却要求 B、C 货物并装在一起出口。此时只有一份提单，只有一张 CBC 第五联，问 B、C 出口商如何押汇？

如果让 B、C 两个出口商分别提单前往押汇，假如 B 先往银行，则银行会发现提单上多出来了一部分甲信用证所没有规定的货物（即属于 C 出口商的货物），由此造成信用证总金额少于提单金额，提单上所载的货物品质，重量、价格等都会与信用证不符。银行因此可以以提单有瑕疵而拒付。如果让 C 前往银行押汇，也同样要遭到拒付，这是无疑的。假如 B、C 出口商分别持两张信用证同时前往押汇，也会以同样的理由被拒付。

所以，错在进口商不该要求分别属于 B、C 出口商的货物并装一起出口。只要说服进口商取消这个要求，让 B，C 出口商分别装运分别押汇即可。

264. 信用证上无规定谁为“被通知人”，提单上是否应该注明？如被通知人无地址或地址错误，可否加注或修改？

出口方银行收到开证银行开来的信用证后，即根据信用证的要求，将信用证通知给出口商。办理通知信用证的银行叫做通知行。开证银行多开立电开信用证，以通知行为收件人，要求它通知给受益人，该受益人就是被通知人（Notify party）。习惯上如果信用证没有规定谁为被通知人可以以卖方为被通知人。但实务中，常有因此而遭拒付的。因此谨慎的买主在遇到信用证未规定被通知人时，可以不填。也不一定非要填被通知人的地址，如果地址有误，只要照信用证规定的填上就行了，就能顺利通过押汇。但买方为了谨慎起见，也可以去函向卖方询问清楚。

265. 货品规格已经双方通信同意改变，但信用证未照改，押汇时是否可以以信件为依据，要求银行照付？

不可以。押汇银行只能按信用证规定付款，不管买卖双方的契约或信件。

在信用证开立后，如果需要对信用证条款进行修改，则要通过正式的信用证修改手续，修改后的条款才能得到银行的认可，否则一律按原信用证规定审单、议付。如果是进口商提出修改，则须经开证行同意后，由开证行以修改通知书或电报通知通知行，再由通知行转通知出口商，出口商同意接受后，方为有效。如果修改通知书涉及两个以上的条款，受益人只能全部接受或全部拒绝，不得接受其中一部分，拒绝另一部分。如果出口商提出修改，则应先征得进口商同意，由进口商通过开证行办理正式修改手续后，方始生效。修改通知需经代理行转递，不得直接通知出口商。修改手续费为银行收取，一般由提出修改的一方负担。

由此可见，修改信用证条款不得仅以双方信件往来，说改就改，如果不经正式手续，银行不予承认。

266. 国内某厂进口货物，在信用证上加了一些特别条件，但卖方有部分未符合信用证规定的条件，不过该厂考虑到其不符之处对该厂而言不太重要，便结了汇。半个月后，卖方来电称押汇银行不予押汇，因不符合的条件未经该公司同意。请问：①该厂已结了汇，那些不符合的条件是否可视为被同意接受或取消？②是否应在结汇时就通知银行已取消哪些条件？

如果信用证是不可撤销信用证，那么信用证一经开出，在有效期内，非经信用证各有关当事人的同意，开证行不能片面修改或撤销。只要受益人提供与信用证条款相符的货运单据，开证行就必须履行其付款义务。由于国际贸易中使用最多的是不可撤销信用证，所以，本例中若也属不可撤销信用证，作为进口方的该厂应在结汇前按修改信用证的一般程序做好各当事人的联络工作。具体程序是：通知出口商，征得其同意，由进口商向开证行提交信用证修改申请书，包括要修改的内容。银行接到修改申请书后，调出存档的原信用证副本，对照审核，审核后，以函/电通知国内转递行，然后将通知书副本附贴于信用证留底备查，同时将另一副本送交国外出口公司。信用证修改后就能保证押汇顺利了。

至于第一个问题，该厂结了汇，并非表示撤销或修改其条件，仅是表明信用证申请人与开证银行承认卖方未按条件履行，放弃依不符合条件拒付、承兑的抗议权。由于开证银行与押汇银行联络不好，未将进口方付款而并未拒付的事实告知押汇银行，所以发生了押汇困难的问题。解决方法便是如上所述，对信用证进行修改。

267. 在信用证统一惯例（UCP）中有一条规定，银行遇到不可抗力可拒付，如出口到国外的货物已经押汇完毕，但该国银行因为不可抗力拒付，在此情况下是否要退还押汇已获的货款？

《统一惯例》第十七条有如下规定：“银行对由于天灾、暴动、骚乱、叛乱、战争或银行本身无法控制的任何其他原因，而致银行营业中断所造成的一切后果，概不承担义务和责任。……银行在此营业中断期间内满期的信用证，过期不予付款、承兑或议付。”

在实际业务中，进出口双方对于“不可抗力”事故的认定，往往由于从各自利益出

发而产生不同的解释，甚至发生纠纷，对此，我国《涉外经济合同法》有这样的规定：不可抗力事故是指当事人在订立合同时不能预见，对其发生和后果不能避免并不能克服的事件。

在本题中，如果进口方银行确因不可抗力事故而拒付时，必须将事故的发生及其对履行付款义务能力的影响迅速、及时地通知出口方银行，并提供有关单位证实发生事故的书面证明文件。出口方银行接到上述通知及文件后，可以向出口商追回押汇已获的货款。因出口押汇项下的单据只是作为议付行垫款的抵押品，议付行有权在付款行拒绝付款时向其前手——出口公司行使追索权利。但进口方银行免除付款责任只限于在不可抗力事故存在的期间内有效，一旦事故对于履约付款的障碍消除，押汇又是在信用证有效期内办理，则进口方银行应立即支付或承兑。

268. 一些国家（如瑞士等国），出口并不需要产地证明书，如果开出的信用证规定需要此文件，请问除修改信用证外，是否有其他方法可使供应商不必提供产地证明书而只凭其他有关单证即可向银行押汇领款？

理论上说，出口商向银行申请押汇时所提示的单证，如果不符合信用证所规定的条件，即无法从银行领到押汇款。因此出口商如无法提供与信用证一致的单据时，应立即通知买方修改信用证条件，免除卖方提供该项单据。

而实务上，为顾及修改信用证既花时间又花钱，受益人不一定要求买方修改信用证。如卖方一方面已获买方书面谅解，可以免除提供某项单据，如本题的产地证明书；且信得过买方不致因未提供某项单据而拒付，另一方面，相信押汇时只要提出信用证，就可以押汇领到票款。那么可以不要求一定修改信用证。

此外，卖方还可以不直接要求开证银行修改信用证，但以转达买方意图的方式，要求开证银行将买方同意卖方免提供产地证明书的意思，通过原通知银行转达给卖方。这样，也可获得修改信用证的效果。

269. 信用证上不要求产地证明书，但卖方（出口商）所在地却要求必须办理产地证明书，请问如出口商不办理产地证明书，能否将该信用证押汇？

《跟单信用证统一惯例》第十条 d 款规定：

“开证行指定另一家银行、或允许任何银行议付、或授权或要求另一家银行加以保兑，开证行授权上述银行凭表面上符合信用证条款的单据办理付款、承兑汇票或议付，并保证按本条文规定对上述银行予以偿付。”

简言之，只要出口商所提供的单据与信用证规定的条件一致，那么押汇银行就必须给予押汇，因此本题中由于信用证未要求提供产地证明书，出口商就可以不办理产地证明书而将该信用证押汇。

270. 有关单据出单人的案例。

I 行开立一不可撤销的即期付款信用证，通过 A 行通知受益人，I 行要求 A 行对信用

证加具保兑。A 行把信用证通知给受益人，并加具了保兑。除其它单据外，信用证还要求一份装箱单。受益人发货后将单据提交给 A 行要求付款。A 行审单后确定单据不符，理由如下：装箱单没有采用载有受益人信头的纸张开立，并且受益人没有在上面签字。

试问：

（1）装箱单必须用载有受益人信头的纸张吗？

（2）装箱单必须签字吗？

分析：（1）不是。除非信用证要求由一个特定的机构开立装箱单，装箱单无须表明出单名称。UCP500 第二十一条清楚表明当要求提供运输单据、保险单据和商业发票以外的单据时，信用证中应规定该单据的出单人及其措辞或内容。如果信用证对此未做规定，只要所提交单据的内容与提交的其它规定单据不矛盾，银行将接受此类单据。

（2）除非信用证要求签字或如果装箱单需要某种证明，装箱单无须签字。

271. 电开信用证中无“邮寄确认书”字样是否可提示押汇？又电文有误打字时，如打成 ANEEE AND 时，ANEED 是否照抄，或可省略 ANEEE 直接以 AND 表示？

国际商会《跟单信用证统一惯例》（ICC Publication No. 500）第十一条 a 款规定：“除非电讯传递中声明“详情后告”（或类似词语）或声明邮寄的证实书将是有效的信用证或修改文件，则电讯传递将被认为是有效的信用证或修改文件，毋须再寄确认书。”

依此，电开信用证（Cable/telex L/C）若要以“邮寄确认书”为正本，需在电文中表明“the credit will only be effective upon receipt of mail confirmation”，或类似文字（如“details to follow”），否则该电报信用证即被视为有效。本例中，因无“邮寄确认书”文句，则该 cable L/C 即为正本，可凭此提示押汇。实务上，若 cable L/C 内容不完整或为简电开（brief cable），出于银行的顾虑，未必能顺利进行议付。

至于电文中的明显误打 ANEEE，应可省略，直接以 AND 表示。

272. 某公司收到一张信用证，其中有一条规定：“Partial shipment is allowed. However, one shipment only, total or partial.” 请问：本条款如何解释？

此文句的中文意义为：允许部分装运，可以全部装出或只装运一部分，但只限装运一次。所以，如果第一次装运未能装完，是允许的，但剩余部分就不能再次装运。

这里，要注意“Partial shipment”（部分装运）与“Partial shipments”（分批装运）的区别。在允许分运的情况下，货物可一次装出，也可分批装运。而这里部分装运却是只能装运一次。

273. 如果一家银行开立了一张信用证而且符合条款的单据已作提示，银行必须付款。如果该银行通过一家指定的银行来提示单据，这样，如果单据通过另一家银行提示就会有风险，因此产生了必须采取措施以避免提示二套单据的问题。但实务中常有单据未向指定银行而向第三银行提示，以至发生开证行在信用证有效期或统一惯例第四十三条规定期限超过后才收到单据，开证行因而拒付款项，但是该第三银行又坚持要求其收到单据的时

间是在上述时间内从而坚持要求付款（虽然开证行并未授权其议付）。请问这种情形应如何处理？

在信用证业务中银行不负责单据在邮递过程中发生的迟延。所以，如第三家银行坚持认为其收到单据的时间在信用证有效期内，开证银行也没有更好的办法对抗。国际商会银行委员会第 469 号出版物 R150 中对此的解释为：The Commission expressed the opinion that if the issuing bank has nominated another bank as the negotiating bank and documents are not presented to that nominated bank but are forwarded to the issuing bank through a third bank, or by the beneficiary, the issuing bank must pay provided that the documents are compliant and have been received by the issuing bank within the validity of the credit and the Article 47 UCP (1983) period for presentation. However, the issuing bank should take steps to avoid the risk of a second set of documents being presented to the nominated bank.（委员会认为如果开证行已指定另一银行作为议付行但单据未提示给该指定银行却通过第三银行或由受益人向开证行提出，开证行必须付款，如果单据合格且开证行在信用证有效期和 1993 年统一惯例第四十三条规定的提示期内收到。但是开证行应采取措施避免第二套单据向指定银行提示的危险。）

274. 有关“随证托收”的案例。

在 FOB 术语下，因租船订舱由买方办理，这就为一些不法进口商与船方勾结骗取货物提供了可乘之机，92 年我国内就发生了一起这样的案例：

国内某出口公司向韩国出口一万吨水泥，价值 40 万美金，FOB 术语成交，由韩国买方租用越南籍货轮将整船货物从青岛港运至韩国某港口，支付方式为议付信用证。后因我国内货源紧张，请求朝国买方延迟派船，买方同意，但信用证不展期，付款方式按“随证托收”办理。我方对此并未表示反对。在信用证过期后，买方船到，我方装货后取得船长签发的提单并随附其它所要求的单据送中国银行某分行向韩国进口商办理“随证托收”，但待单据寄至韩国开证行后，因提单日期晚于信用证规定日期，单证不符，信用证已失去银行保证作用，韩国银行只能向进口商按 D/P 方式代收货款。但此时，韩国进口商借故拒不付款赎单，并声称货已失踪。经我方调查，韩国进口商在无提单情况下早已从船方手中提走了货物，而该船从此再也未到中国港口来，致使我方不能据以申请法院采取扣船拍卖等补救措施，造成我方货款两空的重大损失。

试分析此案中受益人应接受的教训。

分析：所谓“随证托收”，是指因信用证已过期或单证不符，受益人将结算方式改为托收，并随附对受益人来说已无用的信用证，以向开证行（即现在的代收行）表明该笔托收款项原为信用证项下之款项。由此可见，“随证托收”一般是出口人违约在先，在不能利用信用证的情况下将信用证结算方式改为按托收办理。此时，尽管出口人托收时随附了原证，但该信用证对出口人已无任何保障。我国内有些出口商认为“随证托收”比托收方式更为安全，其实这是误解，原因是：“托收”方式是进出口双方商定的结算方式，而“随证托收”则是由于出口人违约，原有信用证不能利用，出口人迫不得已采用的变

通办法。由此可见，对出口人来说，“随证托收”比“托收”方式更不安全。另外 FOB 出口合同下，卖方除应注意买方资信外，尚要求买方所派船只是信誉良好的，最好以该船公司在我国内有办事处或常年代理机构为宜。另外，还应在合同中订明买方在派船前应电告卖方船名、船籍、所属船公司等详情，并以我方确认为准。在 FOB 出口合同中，为防止进口方与船方勾结骗货，出口方尤应坚持信用证付款方式，而不宜采用托收方式，以确保获得银行保证付款的责任。

275. 有关装运数量的案例。

一禁止分批装运的信用证规定货物数量为 10000 包，受益人仅装运 9997 包，有 3 包在国内运输过程中遭受水渍损坏。为此，受益人提供的信用证所需的提单中注明数量为 9997 包。

问单证是否相符？

分析：因为信用证明确包装单位计数（包），UCP500 第 39 条 b 分条规定的 5% 增减幅度不适用。又因信用证禁止分批装运，在单据上表示短装，虽然数量小亦会构成不符点。

为了避免此种问题，卖方应与买方约定，在信用证上订明一个预先同意的数量变化范围。如果信用证允许分批装运或在数量前写明“up to”（直到）、“maximum”（最大）、“not exceeding/（不超过），则不符点将不会发生。另外，也可在信用证规定的数量前添加“about/（大约）或“circa”（近似）。

276. 如果信用证仅载明总金额，数量则以“一批 × × ……”的方式表示，那么出口商编制的商业发票是否须详细列出单价，单位数量等？

商业发票是由出口商签发的出货通知及价格计算书，它是进口商报关通关的重要文件。各国商业发票格式不一，但一般涵盖以下内容：①发票编码（Invoice No.）和发票日期（Invoice date）。②商品说明：包括名称、规格、件数、包装、数量、价格、总金额（包括文字填写的总金额）。③出口商名称，地址及签字。④进口商名称、地址。⑤贸易合同号码、贸易条件、订单号码。⑥船名、起运港、卸货港及启航日期。⑦其他证件号码或证明文字（如信用证中作此要求的话）。

商业发票中对商品名称、规格、数量、单价等的说明至关重要，即使信用证中对此未作详细说明，出口商在填制商业发票时也不应忽视，除非有的出口商在商业发票上注明“detailed”（商品已详述）或“itemized”（商品已于…详细列明）。

277. 请问出口押汇单据上的出口商签章，如以橡皮章加盖代替手签或签盖中文的方形章有无问题？银行是否会受理？

一般来说，民法有规定：依法律的规定有使用文字的必要时，可以不由本人自写，但必须亲自签名，如果有用印章代签名的，其盖章与签名具有同等效力。所以，不管“橡皮章”也好，“中文方形印章”也好，都属于代替签名的印章，都应属有效。

又《信用证统一惯例》第十五条规定：“银行对任何单据的形式，完整性、正确性、真伪性或法律效力……概不负责”。因此即使出口单据上所盖印章为伪造的，或因不符合外国政府有关机构规定的格式而遭拒付，押汇银行仍得受理而不负任何法律责任。

不过，为了避免客户因使用印章而与外商发生纠纷，最好使用手签。

278. 在信用证交易中，外国进口商经列举理由拒付，押汇银行如有异议，此纠纷应如何处理？开证银行应采取什么态度及对策？

在信用证交易中，银行只对信用证负责，其任务是认真审核一切单据，确定单据是否能表面符合信用证所规定的各项条件。押汇银行凭信用证议付汇票、单据后，可根据信用证上开证行的付款承诺，向开证行索偿。开证行如发现其寄来的单据不符合信用证条款，或如本题情形，进口商列举理由拒绝付款，则押汇银行可据以向出口商追索票款，因为押汇银行作为正当持票人，当付款人拒付时，对出票人（出口商）有追索权。（除非进口商开立对出票人无追索权的信用证，但这种信用证在我国一般不予接受。）

当进口商列举理由拒付时，银行必须认真审核，考虑其拒付的理由是否充分，应以《信用证统一惯例》为审核标准，秉公处理。同时注意进口方是否在合理时间内行使拒付权。如果押汇银行对拒付有异议，应去电辩驳，同时通知出口商设法解决。

279. 开证银行在信用证开出后便要信用证独立负责。不可撤销信用证的开证行对信用证上注明交易条件为 **FOB**（离岸价），而又要求提供保险单时该怎么处理？

根据国际商会的《国际贸易条件解释通则》关于 **FOB** 价的解释，**FOB** 为 **Free on Board** 的缩写形式，意即船上交货，由卖方在约定港口，并在指定日期或期限内，将货物装上买方指定的船只，并负担这个过程中的一切费用及风险，至货物在装运港装船越过船舷时为止。而关于买方责任，《通则》规定：“自货物在装运港装船超过船舷时起，负担货物的一切费用及风险，并支付价金”。

这就是说，在 **FOB** 价格条件下，办理货物保险，并负担保险费，是买方的责任所属。但如果信用证要求提供保险单，意味着要求出口商办理保险事务，则可通过进、出口双方事先协商约定，出口方接受进口方的委托，代为办理保险手续，取得保险单，顺利地交单押汇。而保险费仍由进口方支付。

280. 若买方将货物价格误写高了，且信用证已开出，并已来不及更改，请问以何种方式解决最好？如果卖方为外汇预售国及外汇浮动国家，请问如果想将余额从下次交易时扣回，则应如何计算汇率的损失及如何索赔？

信用证作为贸易双方履行贸易合同义务支付货款的一种方式，对于出口商来说，即使买方在信用证单价上误将价格（与贸易合同相较）写高，出口商也不应该多领货款。如果由于买方来不及修改，出口商基于押汇需要多领货款，也应该退回进口商。如果想在下次交易中将溢领部分交还进口商，由于汇率变动所遭受损失应由出口商负担。

281. 国内某厂按外商信用证条件装运出口，船名为“TAI LAI”轮，但买方以电报通知卖方时，将船名误写为“TAY LAI”，持此电报副本连同其他文件前往银行办理押汇时，银行认为电文错误是一种瑕疵，而向卖方收取“瑕疵利息”，请问是否有此种瑕疵利息的说法？银行有无权利收取此种瑕疵利息？

在实际业务中，没有此种瑕疵利息的说法。本例中，由于船名“TAI LAI”误打成“TAY LAI”押汇银行有权以这种瑕疵而拒绝押汇。如果所谓“瑕疵利息”是该押汇银行担心因为这种瑕疵而致使自身迟收押汇款项（押汇银行在向出口商垫出押汇款项，再向开证银行索偿时，因为这种瑕疵而迟收款项）而遭受利息损失，似乎也有道理，只是如果没有因为这种瑕疵使押汇银行遭受利息损失，该已交瑕疵利息似应退还出口商。由于实务中没有这一利息，一般银行也没有这种做法，在《跟单信用证统一惯例》及其他惯例规则中更无此规定。对于出口商来说，收到此种有瑕疵信用证，应请对方给予更正。

282. 国内某厂根据美国某银行开来的信用证装运一批货物到美国，并向押汇银行押汇领得货款，约15天以后，押汇银行通知该厂称进口商已倒闭，开证银行接到当地法院止付命令 **restraining order injunction** 以致拒付，请问开证银行能否拒付？

依据《跟单信用证统一惯例》不可撤销信用证在符合信用证一切条款的条件下，构成开证银行一项确定的保证，即对规定付款的信用证，不论凭汇票与否，履行付款或将履行付款。此种付款担保不因其最后付款人破产而取消。应该说，出口商在信用证支付方式下，即使进口商破产无法支付货款，也可以从开证银行处求得补偿。

但依美国法律，银行在兑付汇票之前，如收到破产法院的止付命令，则开证银行即受其约束，除非该止付命令被上级法院或发出止付命令的法院撤销，开证银行不得付款，所以在此种情况下开证银行止付，受益人也没有办法。

《跟单信用证统一惯例》仅仅是一惯例规则，没有各国私法及国际公法的效力。如信用证中注明此信用证适用统一惯例各个条款，在发生争议时法院及仲裁机关应以裁决，但似例中出口商也没有办法控告开证银行。值得一提的是出口商在做出口贸易之前须先做好信用调查及市场调查，了解进口商信用及能力，了解进口国家有关政策规定。但似此例中由于进口商破产法院命令开证银行止付之事在国际贸易中毕竟很少。

283. 国内某公司从国外进口货品，其中样式很多。为防止卖方不按信用证指定的样式及数量装船，想在信用证上注明：“如果不按信用证装船，必须先经买方的电报确认”。请问此项条件记在信用证上是否合适？本来卖方不按指定装船可以拒付，然而有时在同一批货物当中仅有一部分不符，如予以拒付则全批货物无法提出，在此情况下是否可办理结汇提货，但要求银行通知对方其汇票已遭拒付来警告对方？该公司除催促对方或以特别条件限制对方外，是否还有更好的办法？

依《跟单信用证统一惯例》，在信用证业务中，银行必须合理地小心审核一切单据，从表面上确定其是否与信用证条款相符，各种单据如有表面不一致者即作为单据表面不符合信用证条款论。而且，在信用证业务中，银行仅有审查单据的义务。并无核对押汇人是

否确实依信用证条款装船发货的义务。在实务上，信用证受益人必须严格按信用证条款交货备单，如果有单据不符信用证条款时，押汇银行即拒绝押汇，进口商当然也拒付货款。所以，卖方在押汇时必须提供完全符合信用证条款的各有关单据，如有单证不符，即不能获得押汇。买方为了约束卖方而在信用证上加注：“如果不按信用证条款装船，必须先经买方的电报确认”实属多余。如果买方担心卖方不按信用证指定的样式及数量交货可以在信用证中要求押汇时须提示货物装船的检验公证书。而且，买方如能在贸易合同中明确规定货品样式并规定违约条款等事项，将会更有效地限制卖方必须按信用证条款规定样式及数量交货。

买方如果担心卖方交货时有部分不符而押汇银行拒付，致使买方无法取得提单以提取其他货物时，可以在贸易合同中规定，尽量将各样式分开，按每个样式货品的数量及金额分别开立信用证。这样不致于发生以上情形，但会增加进口商的开证费用。

284. 国内某厂从国外订购某货物，开出的信用证是：即期不可撤销可分批装运的信用证，国外卖方陆续分批装出，我方在提第一批货物时，发现货品质量与原约定的不符，请问，对第二批以后的货物应如何停止支付货款？对卖方已押汇的货款应如何索回？

根据《联合国国际货物销售合同公约》，卖方交付的货物必须与合同所规定的数量、质量和规格相符，并须按照合同所规定的方法装箱或包装，除双方当事人业已另有规定外，货物除非符合以下规定，否则即为与合同不符：（1）货物适用于同一规格货物通常使用的；（2）货物适用于订立合同时曾明示地或默示地通知卖方的任何特定目的，除非情况表明新买方并不依赖卖方的技能和判断力，或者这种依赖对他是合理的；（3）货物的质量与卖方向买方提供的货物样品或样式相同；（4）货物按照同类货物通用的方式装箱或包装，如果没有此种通用方式，则按照是以保全和保护货物的方式装箱或包装。

上述公约对违反合同一项也作了规定。一方当事人违反合同的结果，如使另一方当事人蒙受损害，以致于实际上剥夺了他根据合同规定有权期待得到的东西，即为根本违反合同。公约第五十一条规定：“（1）如果卖方只交付一部分货物，或者交付的货物只有一部分符合合同规定，第四十六条至第五十条的规定适用于缺漏部分及不符合合同规定的货物。（2）卖方只有在完全不交付货物或不按照合同规定交付货物等于根本违反合同时，才可以宣告整个合同无效。”

但是，在实务中，通常哪些行为构成根本违反合同，哪些行为视为不适当履行合同，各国法律解释不一。在一贸易合同中，其内容包括品质、数量、价格、交货期和装运等一些必要条款。依照英国法律，上述各条款中对贸易合同起本质规定作用的称为条件，而其它一些处于从属、补充说明的条款称为担保。如一方违反条件时，即构成根本违反合同，另一方可以宣告合同无效，同时可以请求损害赔偿。但一方若违反担保时，只构成不适当履行合同，另一方可请求其作出补求或请求赔偿，但无权宣告合同无效。至于对于一具体条约哪些条款属于条件或担保，实际判定也很困难，一般由当事人对该条款是否视为重要而定，并且最好在合同中给予说明。但是在美国法律中，不分什么条件与担保，一方如果违反合同条款，另一方即可行使宣告合同无效的权利和请求赔偿的权利。

所以，对本例来说，如果合同中规定分批装运，但并不是每批装运构成一个独立合同时，若卖方交付货物不符已构成根本违反合同时，买方如对卖方失去信心并对此交易失去兴趣，自可撤销合同，但须把撤销通知给卖方，即拒绝接受以后各批货物。但若卖方交付货物不符只构成不适当履行合同时，买方不能片面撤销合同，以免造成纠纷，但这并不妨害其请求赔偿和请求补救的权利。

因为开立的是即期不可撤销的信用证，所以如买方撤销合同，但信用证不可撤销，此时可委请开证银行告诉通知银行，因贸易合同撤销提请接受押汇时注意审核单据。但是万一卖方设法获得押汇或已获押汇，买方可根据贸易合同向卖方索回货款，如有拒绝退还的事情发生可提交仲裁直至诉诸法院。

285. 信用证是一个不可转让信用证，但国内某出口厂从贸易商转来该信用证后，不注意其是否可以押汇，即组织货物出口，并押汇完毕。国外进口商担保提货后，以该批货物品质不佳提出索赔，接着又以信用证是不可转让为由拒付，而由开证银行通知此地通知银行退款。请问此种情况应如何解决？

进口商既然已经办理担保提货，银行便不能再以不符合信用证条件为理由拒付。通常在此种情况下，出口商都能通过押汇手续而取得货款。但事后进口商以品质不符合合同规定而提出索赔，并以信用证不可转让而事实上已转让为由拒付，出口厂商则处于两难境地。在实务中，不可转让信用证如经转让使用，在押汇时不会通过。但此例中竟能通过无非是因为进口商已办理担保提货。如押汇银行要追回押汇款项，出口厂商也不宜与之对抗，只好退还。此例中，出口厂商没有认真审查转来的信用证，而贸易商也违约将不可转让信用证加以转让给善意第三者，二者均负有责任，出口厂商此时可与贸易商协商解决。

286. 国内某厂从日本进口货品，并开出信用证，但日本出口厂商接到信用证后，因该商品涨价而不装船，同时也不退回信用证。请问我方应采取什么办法在信用证有效期内收回信用证并向卖方索赔？

在国际贸易中，出口商因货价上涨而拒不交货的事也不乏常见，但出口商又不退回信用证，此时进口方若非货品急用，可通过信用证开证银行函请国外通知银行不要随便接收押汇，在议付信用证项下也可向国外各外汇银行发出通知，以免到时开证行拒付引起纠纷。

按有关贸易公约或惯例，贸易合同一经产生效力，如一方违约，另一方有选择要求对方继续履约或撤销合同的权利，并且有权要求对方赔偿因此给自己造成的损失。当然，这种索赔一般不容易获得结果。本例中，我进口商可向对方主管外贸机构投诉，亦可请第三者调停或根据合同中仲裁条款将之提交仲裁，只是在万不得已或给买方造成重大损失时可向对方法院提出诉讼。

287. 由某国开来的信用证上注明“所有的单据须经该国领事签字，否则押汇银行应不予押汇”，请问该信用证的安全性如何？

答：如果有外交关系，由某国开来的信用证上注有上述条款，不会影响到出口商安全收汇，只是所有单据由该国领事签字，会使出口商增加签证费用和延长备单时间。

288. 结汇时缴付 10%，余款在 180 天后缴付本地银行。如在这期间两国外交关系中断，则①银行间汇兑是否发生影响？②出口商是否要对押汇银行负偿还责任？③押汇银行可否向信用证内所指定第三国的付款银行兑领？④进口商是否要对出口商因政治影响而发生的损失负责？

（1）两国之间突然中断外交关系，如果两国之间商务正常往来，则不会影响到银行之间的汇兑。但两国处于敌对状态，因而商务贸易往来断绝，则银行之间必不能再有汇兑业务，例中信用证项下余款当无法汇回。

（2）如果因两国外交中断致使押汇银行无法从对方开证银行收回押汇款项时，押汇银行必将向出口商追回押汇款。在信用证业务中，银行对由于天灾、暴动、骚乱、叛乱、战争或银行本身无法控制的其他原因，或由于任何罢工或停工，而致银行营业中断所造成的一切后果，概不负责。

（3）如果信用证已指定第三国的银行为付款银行，押汇银行可以照信用证规定向该付款银行请求付款。当然，除非该付款银行是该信用证的保兑银行时，否则没有必须付款的义务。而且，在信用证业务中，开证银行所发出的指示如未被执行，即使未执行指示的另一银行为开证银行主动选定者，开证银行也不予负责。此时，付款银行可先征得开证银行的意见，再决定是否付款，以免卷入纠纷。

（4）在国际贸易中，由于两国外交关系中断而引起的进口商对出口商的债务问题，应视具体情况而定。如果两国之间商务联系并未中断，则不会影响出口商利益。但假如两国处于敌对状态，债权人在敌对期间则无法行使其债权，而且，对于债务因延期支付而引起损失，债权人也无法提出赔偿。但是，当两国结束敌对状态后，债权人方可请求偿还债务。

289. 信用证规定装船押汇时，发票经由买方代理人签字，但是装船后买方迟迟不签回发票，并寻找借口减价（买方已在销售确认书上签字），因为减价金额过多，卖方难以接受，请问该如何处理？

例中卖方已装船，但碍于信用证条款无法押汇，此时买方不守信用，卖方也没有更好的办法，只能与之洽商，在折价上达成协议。

在信用证上规定押汇时凭买方签署的发票，对于受益人来说是不利的，它等同于把基于银行信用的交易改为商业信用来保证，收益人不应该接受有如此条件的信用证。在实际业务中，常将上述条款称作“软条款”，意指对卖方来说为一“陷阱条款”。

290. 信用证开到后，临发货时突然买方国内政策发生变化，和我断绝外交关系，此时装船日期快到，修改信用证恐怕已来不及，而信用证规定提单要由该国领事签字。请问对此应如何解决较为妥当？

两国间断绝外交关系，但若无敌对状态，两国商务联系依然存在（如七十年代世界许多国家与我国台湾省断绝外交关系即是），当不影响银行间商务往来。

信用证上规定提单须经该国驻出口商所在国领事馆签证，也不会影响到信用证效力，只是出口商多付出一些签证费用和延长交单付款的时间。

本例中，两国断交，互相撤离驻于对方的使领馆，出口商只有要求进口商展延信用证有效期限以及装船期限，如能获得对方领事馆签证，则可交货备单押汇。如否，对方若不修改信用证取消签证条款，出口商不应该将货物出口，一旦进口商索赔，卖方也可以不可抗力为由与之抗衡。

在信用证中规定单据签证条款，虽不会影响信用证可靠性，但也给出口商带来了限制。万一对方领事馆不能签证，使出口商处于进退两难境地。当然，如果签证条款改为“ One original of the B/L and the commercial Invoice must be visaed by a Consul of...（某国） if available ”（如可能提单及各项商业发票须经某国领事馆签证）就方便多了。

291. 进出口公司受国外进口商之托，向国内某制造厂订购一批商品，国外进口商已将信用证开出。请问，假如国内制造厂因经营管理不善，以致无法交货，此时信用证是否可以注销（原信用证为不可撤销信用证）？对此问题应如何解决？

不可撤销的信用证，须经信用证各有关当事人的同意后才可撤销。在实务中，由于信用证是银行对受益人履行付款义务的承诺，有时只须信用证受益人同意即可撤销。本例中，出口商因为无法履约交货，但对方开来了信用证，同时要求出口商有依贸易合同如期交货的义务。如果进口商同意撤销信用证，即视为进口商对卖方不履约采取补救办法，也即免除了卖方的交货义务。所以，本例中信用证对受益人也有约束力，未经信用证有关当事人同意不得撤销。

如果进口商与出口商没有正式订约，因为制造厂商无法交货，卖方也就没有义务再交货。但如果双方已签订正式或有效力的贸易合同，由于制造厂商原因致使卖方无法履约，当于买方无关，买方既已如约开立不可撤销信用证，出口商即有依约交货的义务，除非厂商无法交货是由于不可抗力原因，则出口商必须负责其违约所造成的后果。当然，出口商可以再向制造厂商索赔。

对于上述事项《华沙—牛津规则》在第四条作下解释：由于不可抗力，或者不论何种和何处的任何非常原因、事故或障碍，或者它们的后果为卖方所不能预见或避免，致使卖方延迟或未能将全部或部分合同货物装船或交付承运人保管，卖方不负责任。

由于上述原因、事故或障碍的发生，阻止、阻碍或妨害了：全部或部分合同货物的生产、制造、交付卖方或装船、或者全部或部分船舶的租赁，卖方应给予买方通知，根据这项通知，装船或交付承运人保管的时间可以延期到：全部或部分合同货物的生产、制造、交付卖方或装船，或者全部或部分船舶的租赁，受到阻止、阻碍或妨害的原因、事故或障碍停止时为止。但上述原因、事故或障碍，从买卖合同规定该货物的装船或交付承运人保管的时间或期限届满后，如果合同没有规定这个时间或期限，则按第三条规定的合理的时间届满后，超过 14 天仍在延续时，买卖合同的全部或应由卖方继续履行的部分合同，得

由当事人的任何一方主动选择，撤销合同。这个主动选择权应在上述 14 天后的 7 天以内行使，并通知对方，但不能在七天之后。此项通知发出后，任何一方当事人对这项撤销合同不能向对方提出任何索赔要求。

292. 国外买方开来一张巨额信用证（设为 200 万美元），注明：买一般用品，或者循环信用证随时补足缺额。请问：如果信用证受益人利用上述缺陷，凭信用证副本向各制造厂商分别订购 300 万美元的物品，而各制造厂家无法知道该信用证到底用去了多少金额，同时该受益人不愿意开立可分割信用证或本地信用证。各制造厂应如何办理才不会上当？

本例中信用证的受益人凭信用证副本向国内各制造商定购货品，对于国内各制造厂商而言，没有获得任何保障。万一事后信用证受益人无法付款，如此巨额损失对制造厂商不堪担负。所以，除非制造厂家出于对定购方信任，应要求其开立本地信用证如预付订金，除此之外无其他办法。

293. 如开证银行错写了受益人的地址，而使通知银行经多次周折才将信用证寄到，而此时装船期限已过，该责任应由谁负？

开证银行接受了开证申请人的开证申请书，却没有按申请书中所示受益人的地址填写受益人地址致使出现例中事情，应由开证银行负全责。实务中，开证银行接受开证申请人请求开立信用证后，会将一份信用证副本交给开证申请人，开证申请人如能仔细审核，会发现上述错误，从而避免发生纠纷。

294. 国外某进口商以我方出口的货物品质不良有欺诈事情为由，向其国外当地法院控告我方，而该法院一方面下令不许开证银行兑付我方凭信用证签发的汇票，另一方面又下令将货运单据交给货主提货，请问我方进口厂及押汇银行如何向国外开证银行及买方提出抗议？信用证统一惯例是否优于法院指示？此项纠纷应如何解决较妥？

本例中无论卖方有无交运货品不良及有无诈欺事情，法院下令禁止开证银行兑付卖方凭信用证签发的汇票，同时又下令将装运单据交买方提货，实属不公平。但是，由于对方法院在判决时常常维护本国国民利益，即使我方与之辩论，也不会有什么结果，此时只宜采取灵活方式处理，以免造成僵局。

在美国法律中，法院基于信用证的一般原则，是不愿买卖合同所产生的争议而禁止开证银行向卖方付款的。例如，在一个新闻纸交易案例中，卖方向银行提交了符合信用证条款的单据，但银行却根据买方的请求，以卖方所交货物新闻纸的拉力与信用证规定的规格不相符合为理由拒付货款。此例经美国法院判决，法院维持信用证与合同分开原则，认为银行只有凭单证相符付款的义务，没有对货物进行检验和提出要求的权力，所以开证银行应依据信用证有关规定付款。

但是，按美国法的判例，如果卖方有欺诈行为，其所涉及法律惯例不仅仅是信用证统一惯例，法院可以命令开证银行止付货款。1941 年美国法院判决了一项猪鬃交易纠纷。

买卖合同规定以信用证凭单付款，但卖方所交付货物不是猪鬃，而是垃圾、废纸和牛毛。美国法院即下令此项交易的开证银行停止兑付按此信用证开出的汇票和有关单据。这个案例开创了法院下令禁止银行按信用证要求向卖方付款的先例。此后在 1968 年至 1981 年间，美国法院又先后作了几个类似的判决。按美国法院的解释，在这种案例里面，重要的不是货物质量（因为这与开证银行无关），而是所交付货物一文不值，法院关心的是这一种欺诈行为。所以，在美国法中，已经把信用证同它的基础交易挂起钩来，只要法院发现卖方在交易中有欺诈行为，即下令银行停止付款。

按照美国《统一商法典》有关规定，开证行必须按符合信用证条款开出的汇票或单据付款，而不管货物或单据是否与开证申请人和受益人之间的买卖合同相符。《统一商法典》在肯定信用证独立于基础合同的同时，又规定，除了另有约定外，如果各项单据在表面上看来符合信用证条款，但其中一份必要的单据在表面上不符合它在转让物权凭证时所作出的保证，或者是伪造的，或者是带有欺诈性的，或是在交易中有欺诈行为，则法院将作以下判决：①如果要求付款的人是汇票的正当执票人，开证行必须对其汇票付款。②其他情况下，尽管开证申请人已经把欺诈、伪造或其它在单据表面上没有显露出来的瑕疵通知了开证行，开证行如果出于诚信考虑可对信用证项下汇票或单据付款，但有管辖权的法院却可以下令禁止开证银行进行这种付款。

显然，这与《跟单信用证统一惯例》的有关规定不尽相同。根据统一惯例，只要受益人所提交的单据符合信用证的要求，开证行就必须付款。统一惯例要求开证银行坚持信用证独立于其所依据的基础交易合同的原则，银行只有凭单据表面上是否与信用证条款规定相符而付款的义务，至于在交易中存在的欺诈行为，银行不负任何责任。

由于《跟单信用证统一惯例》既非国际条约又非国际性成文法，它只是国际商会提交给银行界的一套惯例做法，虽被普遍承认和采用，但对信用证交易有关当事人并不具备法律约束力，其效力也不会优于法院判决。特别是如上所述，遇统一惯例规定与有关国家规定不符时，法院判决效力优于统一惯例的约束力。但是，即便如此，统一惯例现已被大约 170 多个国家和地区的银行界所采用。许多银行在开立信用证时都载有下列条款：“This credit is subject to Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (1993 Revision) International Chamber of Commerce Publication No. 500.”（本信用证以国际商会 500 号小册子，1993 年修订的跟单信用证统一习惯和做法为准），或者有关各方约定，有关信用证的各项按《跟单信用证统一惯例》（国际商会 500 号文件）有关规定办理。那么，信用证的各有关当事人如发生诉讼，法院判决或提交仲裁时，应以统一惯例规定办理。

295. 货物已出口到国外，而买方迟迟不签回发票并寻找借口要求减价，卖方不接受其条件打算亲自到买方国家销售。请关卖方在国外提货时，会遇到什么困难？

由于信用证规定出口商押汇时须出具由买方签署的发票，而卖方迟迟不开回发票并乘机杀价时，出口商若要亲自到进口商国家自行销售时，必遇以下困难：

①出口商自行去进口地销售，其出口结汇手续与一般贸易方式下出口结汇手续不同，出口商应办理出口结汇手续。②因装运单据已签发，提单抬头人为原进口商，现在欲改为

发货人本人，在 FOB（离岸价）方式下，由于是买方自行负责租船订舱，此项变动不会容易。③如果货物进口时须提示进口许可证，因原进口许可证在进口商手中，如果出口商不能从进口商手中索取进口许可证，或者不能补办进口许可证，在货到报关时必将遇到麻烦。④如果货物不是十分畅销，再加上仓租、保管等费用，会使出口商得不偿失。

296. 信用证上金额原为离岸价（FOB）1000 美元，后来又修改为成本加运费价（CFR）1040 美元。出口商按合同规定出口货物，单据也完全正确，在押汇银行领取货款时被扣掉了 12 天的利息，过了几天银行通知出口商付款银行拒付。原因是出口商透支（overdraw）。因为开证行只通知付款银行是 1000 美元，而不是 1040 美元。经过半个多月交涉后，付款银行才付款，请问，这段期间发生的利息及费用究竟应由谁负担？

本案系属因迟延付款引起的利息问题。关于此类问题，国际商会（ICC）的 Document No. 470/342（1979 年 2 月 8 日）中有如下结论：“In conclusion, the commission decided that the issuing bank was obliged to pay interest to the negotiating bank when it had delayed in reimbursing the latter and that the interest rate was the one in force at the Place where payment was taken place.....in case where the issuing bank did not pay the interest for delay which was due, the negotiating bank could claim the interest from the beneficiary.”（大意为：在延期偿付情况下，开证行应以付款所在地通行利率向议付行支付利息。……若开证行不对偿付的延误付息，议付行可向受益人求偿。）

UCP 500 第十九条“银行间的偿付约定”d 款规定：“如偿付行未能在首次索偿时即行偿付，或未能按信用证另行约定的方式，或双方同意的方式进行偿付，开证行应对索偿行的利息损失负责。”

本例造成延期偿付的原因，是由于开证银行的过失，即未将信用证修改书寄交付款行（恐应为偿付行）。因此，开证行应对此延误负责，负担这段期间的利息、费用。

297. 外国进口商以担保提货后，是否可设法挑剔文件而予以拒付或推迟付款？如进口商推迟付款，付款银行是否有义务偿付其迟付的利息？进口商办理担保提货，是否必定同意付款？是否可以因条件不合而拒付？

所谓担保提货是当货物已运抵目的地而提单尚未寄到时，进口商为了能及时提货，请求开证银行签具担保提货书（letter of indemnity），凭以向船公司换发小提单（D/O），先行提货。该担保提货书中声明正本提单到达后，即向船公司提出，且当船公司因担保提货而蒙受损失时，由进口商及开证行连带负责赔偿。一经办理担保提货原则上就不能挑剔文件而拒付或延迟付款。因为在进口商向银行申请担保提货时，所提出的担保提货申请书上已注明：银行能够对依该信用证签发的汇票付款，即使其所附货运单据不符合信用证规定。这样规定是为避免开证银行卷入纠纷，遭受意外的损失。因为假若担保提货后，进口商仍能借口单据有瑕疵而拒付或延迟付款，则开证行必将招来麻烦。若他也向国外拒付，则国外的出口商或押汇行便可要求退回单据，然后向船公司索赔。在此情况下，船公司必将凭开证行出具的担保提货书（letter of indemnity）向办理担保提货的银行索赔。因此，

货物一经办妥担保提货，进口商就不能借口挑剔文件拒付或延迟付款。若发生延迟付款，付款银行应负担此迟付的利息费用。

298. 信用证的修改书由于接到得太晚，卖方已将货物出口，押汇后货款已由银行提出，卖方此时该如何处理，买方是否可以以此作为拒付的理由？

依《跟单信用证统一惯例》（1993年修订）第八条规定，可撤销信用证可不必事先通知受益人而随时修改或取消。但开证银行对办理该信用证通知和被授权付款、承兑或议付的另一家银行，在收到开证银行的修改或取消通知前，依照信用证及以前所收到的任何修改条款所进行的任何付款、承兑或议付，则仍然负责偿还。即便出口商收到的不可撤销信用证，没有信用证各有关当事人同意对信用证的任何片面修改均属无效，故出口商货已出口且已获押汇，在收到对方延迟寄达的修正书，只要修正条款对出口商不利，出口商可将信用证修正书退还通知行。此时原则上押汇银行再请求开证银行付款时，开证行不得拒付。但有时开证行会因此而对单据吹毛求疵，找各种理由拒付，押汇银行如不能求得押汇款项，必转回头来向出口商行使追索权。

299. 国内某厂接到某贸易商甲转来的一张不可撤销的信用证，因为信用证未注明可以转让，故要求对方予以修改。等修改信用证到后，已来不及在规定日期出口。于是便再次要求修改信用证有效日期。但在信用证过期而又未接到修改日期的通知时，国外客户已将受益人改为贸易商乙（后经查得知）。当时通知银行仅以电话通知甲，而甲也未加注意，待国外修改日期通知到时，甲将信用证、可转让的修正书、延期的修改书一道交给该厂。经核对信用证内容无问题后，该厂将货发运出口，并检具信用证所需文件在第二家银行押汇，且顺利收取货款。但银行将文件寄往国外时，却遭到买方拒付。经押汇银行再三催询，所得答复为愿付75%的货款并且货物已由客户以担保方式提走。因时隔多日，恐再有变，卖方便答应以75%押汇。请问：①不可撤销信用证，到期时是否可将受益人改变？②受益人既已改变，通知银行将修改日期的通知再交付原受益人，是否适当？应负何种责任？③信用证受益人改变，通知银行仅以电话通知甲，是否适当？④甲将不实的信用证交付给该厂而遭拒付时，甲应负何种责任？

（1）无论是可撤销的信用证，还是不可撤销的信用证，有效期一过，信用证即自动失效，作为银行的一项付款承诺的信用证也即自动失效。此时，买方再要求开证银行更改信用证受益人乃至其他条件，无须再通知受益人。

（2）信用证受益人已经改变，通知银行应将原信用证收回并连同信用证修改书通知新受益人。而本案例中，通知银行却仍将信用证修改书通知原受益人，当负有不当通知之责。

（3）受委托开立、保兑或通知信用证的银行所收到的指示如内容不完整或不明确，该银行可先向受益人发出仅供参考的信用证预告而不承担责任；等收到必要内容时，该信用证作为正式开立、保兑或通知。就本案而言，如果开证银行将改变受益人事项通知通知银行时，通知银行应以书面通知原受益人是否同意，如果仅以电话通告，可能生出许多事

端。因为原受益人可能不以电话通知为正式变更受益人通知而承认或抗议。

(4) 甲公司转给厂家信用证之后,却没有将信用证修改情形通知厂家,直接损害第二受益人利益,甲公司应负一定责任。

300. 国内某出口公司接获国外客户开来的一张信用证,由于装船期限及信用证押汇有效期均未照形式发票 (*proforma invoice*) 所规定的去做,因为信用证的装船日期及有效日期分别是 8 月 22 日,8 月 30 日,但收到信用证时已是 8 月 15 日。虽然已由卖方写信 (挂号信) 向国外客户要求信用证延期到 9 月 15 日,但一直没有接到任何回音或信用证的修正书。在此情况下请问:①国外客户开的是“不可撤销信用证”,非经卖方同意信用证是不可撤销的,但在买方相应不理的情况下,我卖方除打电报、写信要求修改信用证外,还有其他什么办法与买方解决这项交易?②向工厂订做的这批货物,已完成生产,如果万一客户不修改信用证,又不出面解决问题,我方公司是否要负责赔偿工厂的全部损失,或另寻其他途径与工厂一齐将此批货物合理解决?

(1) 当买卖合同规定以信用证方式支付货款时,买方就承担了开立信用证的义务。如果买方不履行其开立信用证的义务,则可能产生如下后果:如果买卖合同规定该合同是以“开立信用证为条件”(*subject to the opening of a credit*),则此时买方如不开立信用证,双方之间就不存在买卖合同关系。如果规定买方开立信用证并不是买卖合同成立的先决条件,而是卖方履行其交货义务的先决条件,此时买方不开立信用证,卖方就可以不履行交货义务。所以买方不履行开证义务,是一项重大的违约行为,遇有这种情况,卖方有权要求买方赔偿由此而造成的损失,并可宣告解除合同。

买方开出的信用证不符合合同规定时或对于卖方无法接受时,买方并不因此而免除其开证义务。本例中,卖方可通过通知银行转请开证银行了解客户的意向,或向客户发出函电,要求立即修改信用证并展延有效期限和装船期限,否则一切后果由其负责。

(2) 如果进口商拒不修改信用证,又不出面解决问题,该出口公司却不能免除对制造厂商的义务(除非可以引用“不可抗力”条款),此时宜先与制造厂商商量,在双方买卖合同基础上寻求合理解决。

301. 大连某进出口公司通过某中间商与美国纽约某公司凭牌名成交出口一批商品,合同由纽约总公司负责人签字。后来,中间商要求我方分寄两份样品给中间商及纽约各一份。纽约总公司接到样品后开来信用证,并在证中注明如下条款:“买方纽约总公司认可样品的电报作为议付单据之一”。我方经办人员未提出异议,但货物装运出口后,仅凭中间商样品认可电抄送银行议付,遭到开证行的拒付,请问,我方应该接受什么教训?

统观整个交易过程,我方应从以下几个方面来吸取教训:

(1) 本案是凭牌名成交的买卖而不是凭样品成交的买卖,样品不能算是确认我方交货品质的唯一依据,因此它只能做为参考之用。关于这一点我方在寄样时必须强调说明这一点。

(2) 本案双方是采用信用证方式支付货款,而纽约总公司来证中却规定:“买方纽约

总公司认可样品的电抄作为议付单据之一”，对所加列的该条款对我方顺利议付不利，也超出了凭信用证交易的买卖合同的规定，我方应请对方删去该项条款。

（3）信用证支付方式下，严格要求单证相符，如果我方已经接受了信用证中所加列的条款，则应完全按证中规定办理，在议付时应凭纽约总公司认可样品的电抄到银行议付，而中间商的确定电抄不能代替纽约总公司的认电，否则只能造成单证不符，遭到银行拒付。

302. 国内某出口公司与美国某公司达成一项出口交易。后我方收到美国花旗银行开来的信用证，证上最大金额为 15000 美元，但我方在装运出口时，实装不同规格、不同单价的货品的总金额为 15042 美元，超出了信用证允许最大金额，议付行不同意接受，而我方经办人员以该外商资信较好为由，认为区区小数不会计较，遂具保请银行寄单，后果由出口人负责。结果遭到开证行的拒付。请问，在本项交易中我方应吸取什么教训？

我方在此应吸取的教训之一就是必须对信用证业务下“单证严格相符”要有足够重视。对国际商会《跟单信用证统一惯例》（500 号）中对开证行的责任有如下规定：开证行必须合理地仔细地审核一切有关单据，并从表面上确定其是否与信用证条款相符，以决定是否承担付款的责任。因此，银行做为付款的依据只是看单据表面是否相符，而不管客户如何表态之类事宜。不论我方所提发票金额与信用证金额多出多少，都以单证不符论处而拒付。在此项交易中，我方可在发票上加注“written off US \$ 42”作内部报销，使发票金额与信用证金额相符，保证这部分货款顺利结汇，因此任何想当然之类的事都是在对外贸易中所不允许的，必须加以注意。

303. 上海某自行车厂向菲律宾出口一批自行车共计 500 辆，合同规定规格为“28”的为 300 辆、规格为“26”的为 200 辆，但后来国外开来的信用证上却注明的是“28”规格的为 400 辆，“26”规格的为 100 辆。但该出口单位仍按原合同规定，将 300 辆“28”型号和 200 辆“26”型号的自行车装运出口，请问，该出口单位的做法是否可行？为什么？

该单位的做法是不妥当的。在信用证交易的条件下，开证行只受信用证条款的约束而与原贸易合同完全无关，开证行只有在“单据严格符合信用证规定”的情况下，才会履行付款责任。该出口单位的做法其结果必然是在议付时，因单证不符，而遭拒付。正确的做法是我方在收到信用证后，立即通知开证人改证，或重新商定一个合理的规格比例。决不能忽视信用证的规定而单凭合同规定行事。

304. 烟台某出口公司与日商签订了一项出口苹果的合同。但国外开来的信用证上却把品名误写为“桃子”。我方的出口公司为了使单证相符，将错就错，将所有的单据上品名均按“桃子”制做，请问：该出口公司的处理办法是否可行？会有什么不良后果？

我方的这种“将错就错的做法”，实现了“单证相符”，凭信用证及有关单证到银行议付时，银行不会提出异议，故可以顺利结汇。但该货在到达目的港后，进口商报关时，

必然会遇到麻烦。因为海关在接受申报后，要对货物进行检验，届时必然会发现“货物与单证不符”，轻则罚款，重则会将货物充公没收，甚至会对进口商以走私罪论处。因此，在本案中我方的正确做法是发现错误后及时通知对方修改信用证，并在接到银行修改信用证通知书后，再按正确的品名制做单据，向银行议付。

305. 国内某出口公司以 CIF 价格向美国出口一批货物，合同的签订日期为 8 月 2 日。到 8 月 28 日由美国花旗银行开来的不可撤销即期信用证，金额为 35000 美元，证中规定装船期为 9 月份、偿付行为日本东京银行。我中行收证后于 9 月 2 日通知出口公司。9 月 10 日我方获悉国外进口方因资金问题濒临破产倒闭。请问，在此情况下，我方应如何处理？

在本案中，由于两个业务行：开证行（花旗银行）、偿付行（东京银行）都是著名的银行，资信都很高，我方可以尽快办理出口手续，将货物出口。因为根据国际商会《跟单信用证统一惯例》（500）第九条 a 款的规定，即使开证申请人已经倒闭，开证行在接到符合信用证各项条款的单据后仍应负责付款。因此，我方应尽早发货并认真制做单据，然后向中行办理议付，由中行再向东京银行索偿。顺利完成出口任务，而不必观望顾虑影响按期发货。但如果一行的资信不佳，而我方对其又了解甚少的情况下，则不宜急于发货，以免吃亏。

306. 有关空运货物的装运日期的案例。

I 行开立了不可撤销的议付信用证，通过 A 行（议付行）通知受益人。信用证规定：

1. 采用空运
2. 不迟于 1994 年 7 月 5 日发运
3. 信用证到期日为 1994 年 7 月 21 日

受益人于 7 月 15 日向 A 行提交信用证规定的单据，其中空运单中有如下注明：

1. 空运
2. 航空运单出单日期是 1994 年 6 月 20 日
3. 航空运单用一个特定批注表示发运日期是 1994 年 7 月 5 日，航班号码为 127。

A 行收到单据，认为由于以下不符点，拒绝接受单据：

延迟交单。空运单载明的出单日期是 1994 年 6 月 20 日。根据 UCP500 第 43 条 a 分条，必须在装运后 21 天内交单，即必须于 7 月 11 日或之前交单，而受益人却于 7 月 15 日才交单。因此，A 行将单据退受益人。

受益人通知 A 行，他们不同意拒绝接受单据的做法。按 UCP500 第 43 条 a 条以及第 46 条 a 分条应用的解释，装运日期是 1994 年 7 月 5 日，单据是在允许的时间限制内提交的。

试问 A 行的拒付行为正确吗？

分析：是的。根据 UCP500 第二十七条 a 条第三款规定，假如一张空运单上载有一个实际起飞日期，而信用证并不要求有这一表示，则单据的出单日期和装运日期是空运单的

出单日期（即 6 月 20 日），而非实际起飞日期（即 7 月 5 日）。因此，受益人应于 7 月 11 日或之前交单，7 月 15 日的交单构成延迟交单。

307. 受让人在“款项让渡”业务中应注意哪些事项？

（1）由受益人向银行发出的“款项让渡书”必须在银行付款或议付之前作出，但也可在银行付款或议付前由受益人将原先的“款项让渡书”撤销。为此，款项受让人为保障自身利益，应坚持受益人开具“不可撤销”的“款项让渡书”，以防受益人随时向银行提出撤销“款项让渡书”。另外，该“不可撤销”的“款项让渡书”由受益人手签并带有银行（或另一机构）的保函，确认受益人的签字真实有效。该“款项让渡书”使受益人有责任向指定银行提交信用证项下所要求的汇票及/或单据，并在银行付款时，交出那部分已指示让渡的款项以便按指示办理让渡。

（2）UCP500 规定，“款项让渡”按适用的法律条文办理。让渡人，受让人及办理款项让渡的银行之间在“款项让渡书”下的责权纠纷只能由法律解决，而不能按 UCP500 办理。

（3）实际供货方（款项受让人）出运货物，中间商（款项让渡人）能否向指定银行提交相符单据以取得信用证项下款项，对此实际供货商无把握。另外，如中间商存心诈骗，把单据另寄开证行收款，而不是通过被授权让渡款项的银行收款，则这笔让渡款项也会落空。为提前防范上述不利情况的发生，确保自身权益，款项受让人应要求款项让渡人通过一信誉卓著的银行（或其它机构）出具保函，以便让渡人一旦违约，受让人即可获得偿付。

总之，“款项让渡”业务中受让人处境较为不利。为此，我出口公司在出口业务中仍应争取以信用证方式结算，尽量避免以“款项让渡”方式作为结算保证。如必须接受“款项让渡”方式，则应十分慎重小心。

308. 国内某进出口公司与荷兰某公司签订了一项价值为 250000 美元的出口合同。合同规定允许分批装运。后我方接到从国外开来的信用证，证上的金额也为 25 万美元。在议付后，信用证上的金额尚余 11 万美元。我方第二次货运出口后，所提交付的单据上的金额为 11.3 万美元，超出信用证金额 3000 美元。请问，在此情况下，我方凭单据到银行议付时有无问题？应如何解决才较为妥当？

我方持单据第二次议付时肯定会遭到银行的拒付。因为我方两次所提交单据上商品的总价值为 253000 美元，超过了信用证上规定的最大金额 250000 美元，议付行肯定不会接受。但我方此时已将货物发运出口，已无法追回或减少出口金额，那样势必会给我方带来损失。唯一的解决方案只能是采取补救措施：我方在发票金额中减去 3000 美元、即仍按 110000 美元出票、制单，然后凭单据到银行议付，保证这部分外汇顺利收回；对超出信用证金额部分（3000 美元），另开出一张 3000 美元的汇票，采用光票托收。对这部分货款能否顺利回收我方要承担一部分风险，但我方别无其他办法，只能如此，这总比不能议付要好。

309. 我国大连某出口公司与法国某公司达成一项出口 11000 美元的交易，合同中规定：选港附加费、港口拥挤费均由买方承担。但后来，我方收到的信用证上却未注明该项条款，证上的总额仍是 11000 美元。请问：如果日后发生了选港附加费和港口拥挤费，我方应如何向外商索取？

对此项问题最好的解决办法是立即去电要求外商改证，命其在信用证上加注下述字句：“Optional additional/Port congestion surcharges, if any, are payable in addition to amount of the credit”或“Optional additional/Port congestion surcharges, if any, draw in excess of L/C amount.”如果我方由于某种原因来不及改证，也可先行装运，我方对发生的该项费用暂先垫付，另行出具“借记帐单 (Debit Note)”并附上收据向外商索取，也是可行的。

310. 有一国外开来的信用证，通知银行为 T 银行。货物出口后，出口商因与 H 银行关系较密切，便前往 H 银行押汇。因装船日比信用证所规定日期晚几天，H 银行便电询开证银行可否押汇，但由于 H 银行与开证银行无往来，于是开证银行便向通知银行 T 行复电准予押汇，T 银行则因未曾接受此项押汇条件，以为电报误送，而将该电报退回。等到出口商与国外客户联络，才知此情，而且信用证也限定 T 银行为押汇银行。此时距申请押汇日已过了有两个月时间。但在此之前，出口商因急用款 H 银行即建议改按托收方式处理，也许可争取时效，出口商同意照办，故当出口商与 T 银行联络，则 T 银行要求须提出押汇文件才能付款。但押汇文件已由 H 银行直接寄往开证银行，所以已无法向 T 银行提出押汇文件，经多次交涉而无结果。请问该如何解决此问题才较为妥当？

此题关键在于信用证规定的押汇银行与出口商实际前往押汇的银行不一致。所以，较为妥当的处理方法是修改信用证。出口商可把遇到的困难告知进口商，征得进口商同意以后，由出口商把信用证寄往开证银行，再由进口商通过开证银行办理正式修改手续，把信用证上规定的押汇银行“T 银行”改为与出口商关系密切的“H 银行”。修改通知须通过代理行转递，不得直接通知进口商，而银行修改信用证索取修改手续费，一般由提出修改的一方负担。这里由出口商负担。

还有第二个方法，就是用转押汇形式办理。一般地，如果信用证指定的押汇银行并不是出口商的往来银行，出口商可以直接向其往来银行申请押汇。再由该押汇银行向该信用证指定的押汇银行办理转押汇业务。本题中，既然押汇文件已由 H 银行寄往开证银行，则可以让开证行将文件寄往信用证上的押汇银行——T 银行，再由出口商的往来银行——H 银行向 T 银行办理转押汇，问题即迎刃而解。

311. 由于业务人员不慎，将进口货 运单遗失，应如何补救？某出口商以补发的提单等单证向银行办理押汇，原提单直接寄往进口商提取货物，开证银行是否可以以补发提单无货物存在或另找其他缺陷予以拒付？遭拒付后押汇银行是否可以向船公司寻求赔偿？

在通常情形下，国外押汇银行在缮打寄单通知书之后，将单据分成两套，分别附在寄单通知书正、副本上，经审核后将单据按正副本分两次寄往开证行，以便进口商付款

赎单，凭以提货。因此，当业务人员将一套货运单据遗失时，可用另一套提货。如果不幸两套都遗失了，可请国外出口商补寄，以担保提货方式办理提货。同时登报声明遗失的单证作废。

担保提货，即进口公司填好提货申请书和担保提货书各一份，加盖结汇印章，连同进口许可证，结汇证书及商业发票，到开证银行办理结清欠款手续，请银行签发银行保函（L/G）——该保函是银行作为担保人向受益人开立的保证文件，写明要保证被保证人一定要向受益人尽到某项义务，否则将由担保人负责支付受益人的损失。进口公司可凭银行保函向轮船公司换取提单，报关提货。同时，请出口方补办货运单证。待收到补办的单证后，向轮船公司换回担保提货各文件，包括银行保函。

关于第二个问题，船公司对同一批货物重复发出两套提单，致使货物在提单押汇前已被提走，造成出口商押汇的一系列麻烦，错在船公司。如果善意的第三者遭受到任何损失，船公司均该负责，而开证银行不得以提单无货可提为借口，拒绝付款。根据《信用证统一惯例》第十五条的规定：“银行对任何单据的形式，完整性、正确性、真伪性或法律效力……概不负责；并对单据中有关货物的……价值或存在，亦概不负责。”就是说，银行只负责审核单据与信用证是否一致，只要没有不符点的地方，银行就必须无条件付款。

312. 有些出口单证及出口汇票的签章是由人代签，开证银行对非由出口厂商签章的单证是否拒付？押汇银行有无义务核对签章是否真实？

国际商会（ICC）的 500 号《跟单信用证统一惯例》第十五条规定：银行对于任何单据的形式，完整性、准确性、伪造或法律效力，或单据上规定的或附加的一般及/或特殊条件，概不负责；对于单据所代表的货物的描述、数量、重量、品质、状况、包装、交货、价值或存在，或货物的发货人、承运人或保险人或其他任何人的诚信或行为及/或疏忽、清偿能力或资信情况，也不负责。

由此可见，只要信用证的受益人提交表面上符合信用证条件的单据，开证行就应履行其承兑或付款义务。押汇银行没有义务审核有关出口单证是否由出口方签章，开证行也不得以此为借口拒付。（而且，开证行也无法辨别签章的真伪。）

在信用证实务上，许多国家的银行都要求出口商在第一次申请议付时，提交签字印鉴（Specimen Signatures）以便防范伪签单证及汇票，同时在单证遭拒付时，可向受益人追索。一个审慎的银行业务员应认真对签章真伪进行核查以免发生伪造签章的事情，影响追索权行使。

313. 信用证内注明“依据 P711 - 0108 号合同”（As per Contract No. P711 - 0108），请问押汇时是否应提示此合同？

在原则上无须提示此契约。

国际商会（ICC）500 号《跟单信用证统一惯例》的总则与定义中第三条规定：“信用证与其可能依据的销售合约或其他合约是性质上不同的业务。即使信用证中包含有关于

该合约的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束。”

此条款说明，信用证与买卖契约是完全独立的交易。银行与买卖双方的销售合同完全无关，只要受益人交出与该证规定相符的单据，即能获付。

在本例中，押汇银行可对出口方提出的完全符合信用证规定的单据办理押汇，而无须过问具体的销售合同。纵然出口方未依买卖契约交货，只要单证与信用证要求一致，押汇行仍可要求开证行付款，而开证行无由拒付。

314. 信用证未注明货品名称、数量、单价等，而仅注明“**As per contract No. × × × dated × × ×**”（依据××日×××号合同），但信用证又没附上该合同的副本。请问，押汇银行处理该信用证的押汇时怎么办？如果银行要求提出该合同的副本，出口商随便弄来一张，银行又如何分辨真伪？

一般信用证上都应载有货物名称、数量、单价等。但在实际信用证业务中，也有少数仅注明“按××日×××号合同”（**As per contract No. × × × dated × × ×**）。对于这种信用证只要出口方提交符合信用证条件的单据，银行原则上应予以办理押汇，受益人（出口方）不必提示买卖合同，押汇行也无须过问买卖双方的此项合同。因为即使出口商未依买卖合同规定交运货物，只要他提交的货运单据与信用证规定完全一致，押汇银行即可要求开证行付款，而开证行不应以出口商所交货物与买卖合同不符为由拒付。这是由于信用证在本质上同买卖合同是完全独立的交易。

由此可见，信用证主要作用在于为进出口提供融资便利，而不可能解决所有的风险。如出口商仍可能遭到进口商不开证或不如期开证或开证行倒闭的风险。进口商可能遭到出口商不交货或以坏货、假货、假单据进行诈骗的风险。因此，在从事贸易时，双方互相了解对方资信是十分必要的。

315. 国内某制造厂以成本价（**FOB**）条件将一批货物出售给出口商，押汇也由出口商以其名义办理。请问：押汇贴现金额（12天）应由出口商负担还是由工厂负担？

押汇时的贴现息，应由凭信用证办理押汇的人负担，即由信用证受益人负担，除非信用证上有特殊规定（例如假远期信用证规定贴现息由买方负担）。

在此例中，既然由出口商以其名义办理押汇，则除非另有规定，应由出口商负担。

若本例中信用证为可转让信用证，且出口商将其转让给工厂，由厂商出面申请押汇，此时工厂即为该转让后的信用证的受益人，则在没有其它规定情况下，应由工厂负担此贴现息。

316. Documents must be presented for negotiation within 10 days from B/L date or of B/L date 或 after B/L date，各如何解释？

依《跟单信用证统一惯例》第四十七条“止”、“至”、“直至”、“从”及类似词语用于信用证任何日期条款时，将被理解为包括所述日期。“以后”一词将被理解为不包括所述日期。

所以，如果提单签发日期为 10 月 1 日，则在.....from B/L date 时，表示单证须于 10 月 10 日之前（包括 10 日）向银行提示；而在.....after B/L date 时，表示单证须于 10 月 11 日之前（包括 11 日）向银行提示。.....of B/L date 不常见。

317. 上海某自行车厂向菲律宾出口一批自行车，共计 300 辆。合同规定 4 月份装船，3 月 20 日接到外商开来的信用证。信用证上规定：“shipment after April 10th till 30th”，该公司于 4 月 7 日装船，取得的是 4 月 10 日的提单。我方持单到银行议付时却遭到退单。请问：这是为什么？银行的拒付有何道理？

信用证规定 4 月 10 日至 30 日装船，出口方在 4 月 7 日装船后，为了使单据与信用证要求一致，请船方提供了 4 月 10 日的提单。是一种错填日期的提单，使用起来风险很大，买方可以指控卖方有欺骗行为，并据此提出拒收或索赔要求。因此我方持单议付时银行要拒付。另外，按 UCP500 第四十七条规定，“以后”将理解为不包括所述日期，因此符合 L/C 要求的 B/L 签发日应为 4 月 11 日至 4 月 30 日。

318. 天津某单位向马来西亚出口黄豆约 100 吨，合同中规定在 3 月至 5 月份内分批装运。但后来外商来证要求“shipment during March/May, first shipment 20M/T, second shipment 40M/T, third shipment 40M/T”，我方于 3 月 20 日装运出 20M/T 后，由于库存量较多，便于 4 月 15 日装 80 吨一次出口。请问，我方的行为是否构成违约？银行能否给予议付？

合同中只规定了 3 月至 5 月，分批装运并未作什么具体规定，因此我方行为并不构成违约。但由于来证对分批装运作了具体要求，与合同不尽一致，我方既未要求对方修改信用证，又没有按照信用证规定发货，因此我方到银行凭单议付时，会遭到银行拒付。

319. 请问 UCP500 修订工作的主要原则及七大部分各为哪些内容？

UCP500 修订工作的主要原则是：

- （1）加强当事人对信用证的信赖程度，特别对开证行/保兑行的信赖程度；
- （2）对含义不清之处予以进一步明确，以避免当事人理解不一，发生争议；
- （3）把管辖信用证业务的惯例 - UCP 与其它惯例相配套，以避免 UCP 同与之有关的其它惯例之间规定不一，造成实际使用过程中的混乱；
- （4）配合各种输方式的发展，对各种运输方式所提供的运输单据分门别类予以规定，条款清晰，规定详细。

纵观 UCP500 可以看出，UCP500 增加了若干对受益人的有利及不利条款，但总体来说，是有利条款居多。

UCP500 版本共有四十九条，分别列入以下七大部分：A、总则与定义；B、信用证的形式与通知；C、责任与义务；D、单据；E、杂项规定；F、可转让信用证；G、款项让渡。

320. 请问 UCP500 对多式联运单据有何要求？

UCP500 第二十六条规定了对信用证项下所要求提交的多式联运单据的详细要求。该条规定，如信用证要求提供至少包括两种不同运输方式（多式联运）的运输单据，则除非信用证另有规定，银行将接受下述单据，不论其称谓如何：

（1）表面注明承运人名称或多式联运经营人名称，并由承运人、多式联运经营人或船长或承运人、多式联运经营人或船长的具名代理或代表签字或以其它方式证实；

（2）注明货物已发运，接受监管或已装运；

（3）注明信用证规定的货物接受监管地，该接受监管地可以不同于装货港、装货机场和装货地，及/或注明信用证规定的最终目的地，该最终目的地可以与卸货港、卸货机场或卸货地不同；

（4）包括仅有一份的正本提单，或，如签发一份以上正本时，应包括全套正本提单；

（5）含有全部或部分承运条件须参阅多式联运单据以外的某一出处或文件（简式/背空白或多式联运单据）者，银行将对此类承运条件不予审核；

（6）未注明受租船合约约束及/或未注明承运船只仅以风帆为动力者；

（7）符合信用证要求并符合 UCP500 第二十三条 b、c、d 分条关于“转运”的规定。

321. 国内某厂在今年 5 月 30 日收到某国客户开来的信用证，该信用证规定 8 月 1 日为最后装船期限，共有两个月的时间可供备货。根据公司生产能力而言，可在 7 月 20 日以前出货，于是开始生产。但到 7 月 10 日洽船时才获悉只有一个船公司的船只航行于中国与信用证所在地的目的港，且每个月只有一班次。七月份的班轮已于 7 月 9 日结关，下一次班轮要到 8 月 10 日才有。请问，有何补救办法才能符合信用证的规定？

此例问题所在，主要是出口方未能预先对中国到该目的港的航班情况有所了解，以致产生麻烦。因此，出口商在接到信用证并备货时，应详细了解装运港与目的港的航运情况，以便顺利装运。

对于本例情况，较为适当的补救办法大致有二，一是立即电告进口商实情，并要求推迟装船期（例如到 8 月 10 日），同时相应延展信用证有效期。另一个办法是，若此信用证允许转船（transhipment），则考察是否可通过其它船公司，以转船方式运出。

322. 信用证上规定限由某银行押汇时，该指定押汇银行应以“有追索权”还是以“无追索权”受理押汇？

在信用证实务上，所谓押汇（亦称议付，negotiation）系指押汇银行接受信用证受益人（出口商）的申请，经审查其所提示的单证完全符合信用证条件时，就受益人所签发的以开证行、开证申请人或信用证指定的第三银行为付款人的跟单汇票（无汇票时只凭单证）予以认购的行为。

关于押汇，国际商会（ICC）的《跟单信用证统一惯例》（Publication No. 500）中有规定，即银行若没有对信用证加以保兑，即便信用证指定押汇银行（即特别信用证 special credit），银行仍以“有追索权”方式办理押汇。但若银行对信用证已加保兑，则依

第九条（B）款，“对出票人及/或善意持票人无追索权”，按“无追索权”方式办理。

323. 国内某厂外销一批货物，由于信用证在邮递中耽误，以至收到信用证时，已过装船期限。该厂立即电请进口商修改信用证，但进口商怕修改信用证费钱费时，不愿修改，告诉我方直接发货并以保证书办理押汇。请问，可否接受进口商的建议？

此例中买方的建议似不可接受。对于卖方，信用证的信用在于保证其能顺利收取货款。对于信用证受益人（出口方）提交的符合信用证条件的单据，开证行保证履行其付款义务。但其前提之一是，信用证为有效信用证。在本例中，该厂接到信用证时既已超过规定装船期，又没有经过开证行办理展期，因此信用证实已失效，应对其进行适当修改，方可办理装运及押汇。而若接受进口方建议，则对出口方来说，信用证的保障作用实已不存在。另外，议付银行也未必愿意凭出口商开出的赔偿保证书办理议付。当然，如果双方业务关系融洽，且出口方对进口方信誉很有把握，也可考虑接受进口方的建议。

324. 出口商所提出的提单上含有信用证所规定之外的其他货物，但并未就此部分货物要求付款时，是否违反信用证条件？

在信用证交易上，应奉行所谓严格符合主义（doctrine of strict compliance），即受益人所提示的文件必须与信用证所规定的条件严格一致，不容许有“几乎相同”（almost the same）或“作用相近”（will do just as well）的情况，否则将遭到拒绝兑付。简言之，即“单证一致、单单一致”。此原则为信用证交易中最基本的原则。

在本例中，提单（B/L）中含有信用证规定之外的其他货物，这一点已构成同信用证条件不符，违反了“单证一致”原则。即便出口商并未就此部分要求付款，银行也有理由拒绝兑付。因为即使是免费赠送，也可能对进口方造成不利。

325. 由于电脑处理，提单上装运标志（shipping mark）以文字代替符号，例如以文字“in triangle”代替三角形符号或以“in diamond”代替菱形符号，那么这种提单是否可接受？

应该可以接受。在此例中，这种处理完全是应电脑所需，对进口方收货不会产生丝毫影响。如开证申请人藉此提出技术上的抗辩（technical defence）而拒付，实际上是一种缺乏商业道德的行为。

326. 信用证上对于汇票期限常以 at.....sight for any sum.....方式记载，假如买卖契约中规定“自提单日期计算 90 天后付款”时，可否填做“at 90 days after bills of lading date for any sum.....”而不必在信用证特殊条款中另行规定？

当然可以采取这种做法。远期汇票（Time bill，Usance bill 或 Term bill）的付款期限（tenor），一般可以下列几种方式约定：

（1）见票后固定时期付款（payable at a fixed period after sight），例如 At 90 days after sight pay to.....

(2) 出票后固定时期付款 (payable at a fixed period after date), 例如 At one months after date pay to.....

(3) 确定日期付款 (payable at a fixed date), 例如 on 14th may 19 × × fixed pay to.....

(4) 延期付款 (deferred payment), 或在说明日期以后固定时期付款 (At a fixed period after a stated date), 例如在“提单日后 90 后付款”(at 90 days after B/L date pay to.....), 关于此种付款期限, 可见于美国《统一商法典》第三章《商业票据》中。一般情况下, 出票人应在汇票上加注提单日期, 以明确汇票到期日。

因此, 在信用证实务上, 通常可填做“at 90 days after bill of lading date for any sum or sums.....”, 而不需在特别条款中单独说明。

327. 信用证是以离岸价为基础, 金额规定不能超过 1000 美元, 提单规定运费预付。另有一特殊条款:“受益人有权提取按提单和收据所列的运费金额”。(Beneficiaries are authorized to draw the exact amount of freight on above consignment as per amount declared on B/L and freight receipt.) 假定海运运费为 100 美元, 可否押汇 1100 美元? 汇票应怎样开? 海运运费部分是否可另开一张汇票? 如果装船前并不知海运运费的确切数目, 出口许可证怎么开?

既然信用证上有条款规定受益人有权收取海运运费, 押汇时可将运费金额包括在内。本例中, 运费为 100 美元, 则可以 1100 美元押汇。至于汇票, 既可以 1100 美元为金额只开一张, 也可以开出两张金额为 1000 美元和 100 美元的汇票。第二种做法下, 即使将来银行对运费 100 美元不予承兑或付款时, 仍可保证货款 1000 美元得以偿付。

由于装船前不知运费数目, 出口许可证可先按照合同约定的离岸价 (FOB) 或离岸价加上估算的运费申请开出, 待装船后运费确定时再修改许可证上的金额。

328. 有一信用证上用印鉴盖上如下条款: 应开证人请求, 凭本信用证提示的单证如有任何瑕疵, 须最后收货人同意接受单证后, 本行始能授权押汇银行解除保证或保留责任。(At the request of credit opener, please note that if the documents presented hereunder bear any discrepancy, we can only authorize the negotiating bank to release the guarantee or to lift the reserve after obtaining the acceptance of documents by final consignees.) 请问: 该信用证可否视为有问题的信用证?

开证行通过信用证向受益人所做出的付款保证, 是以受益人按规定提示与信用证条件完全一致的货运单据为前提的, 如果受益人不能交出单据或所交单据与信用证规定不符, 开证行自然可以拒付。这时, 只有在有关信用证当事人 (申请人、开证行、保兑行) 同意接受有瑕疵的单据后, 受益人才能得到货款。

在此例中该信用证将单据出现瑕疵 (discrepancy) 的处理方法明白列出, 并没有什么不妥之处, 应认为此规定是合理的。

329. 请问 UCP500 对运输行出具的运输单据有何规定?

“400”指出，除非信用证另有规定，银行拒受货运代行（Freight Forwarder）出具的运输单据，但国际商会批准的“国际运输商联合会”（FIAAT）除外，“500”剔除 FLAAT 的特权，对所有的货运代理行一视同仁。“500”第三十条规定：银行接受货运代理行的运输单据的前提条件是：在表面上看来有其作为具名“承运人”或代理（或代表）具名承运人的代理人的签署或证实者。

330. 请问 UCP500 第四十四条：“到期日的顺延”及第四十五条“交单时间”具体规定如何？

（1）第四十四条 a 分条允许两个限期（一是信用证到期日，另一是运输单据的交单期限的最后一天）如遇节假日，应顺延到该银行的次一营业日。“受单银行由于第十七条所述原因的停业日”（天灾、战争等原因造成银行停业）应依据第十七条规定办理；非上述原因的停业日，意指正常节假日。

（2）第四十四条 b 分条规定装运日不能随银行假日顺延，这是因为各国的公共交通运输如轮船、铁路、公路等全年均无假日，所以不存在因为放假而顺延的问题。如果信用证没有规定装运日期，那就以信用证到期日作为最迟装运日期，这种信用证称为“双到期”信用证。如果该有效期由于本条 a 分条所说的原因顺延，装运期不能跟着顺延，仍然以原信用证规定的到期日为最迟装运日期。例如信用证规定到期日是 9 月 30 日，没有规定装运日期，那么装运日期就被认为是最迟 9 月 30 日，现在 9 月 30 日适逢星期日放假，10 月 1、2 日又因国庆放假，于是到期日就顺延到 10 月 3 日，但装运期不能顺延，仍应是最迟 9 月 30 日。

（3）第四十四条 c 分条规定，在顺延后第一个营业日收到受益人交来的单据，寄单行必须作一个说明，说明单据是在按照 500 号本条规定的顺延期限内提交的。这是因为各国的银行假日和结息日都不一样，彼此不了解，如果寄单行不作出说明，开证行就会误认为受益人没有在信用证规定期限内交单而拒付单据。

国际商会 511 号文件提到，400 号要求寄单行加一个“证明”（Certificate）。在正常情况下，“证明”需有出证人签字，然而寄单行通知书无需签字，这就不符合“证明”需有出证人签字的要求。寄单行在寄单通知书作出说明则无需签字，故 500 号将“证明”改为“说明”（Statement）。

（4）第四十五条与 290 号的第四十二条相同，未作任何改动。其含义很清楚：即使提交单据的当天在信用证有效期内，但已超过银行营业时间内，银行也有权拒绝。

331. 在信用证中规定“stale documents acceptable”（过期单据可接受）应如何解释？

《跟单信用证统一惯例》第四十三条 a 款项规定，除交单到期日以外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定期限。如未规定该限期，银行将拒受迟于运输单据出单日期 21 天提交的单据，但无论如何，单据也不得迟于信用证到期日提交。按照国际商会的有关解释，这里所说的单据仅指运输单据而言。

过期提单是指卖方向当地银行交单结汇的日期与装船开航的日期相距太久，以致银行按正常邮程寄单预计收货人不能在船到达目的港前收到。在信用证中要求提示运输单据，但又仅言明：“过期提单可以接受”，容易造成含义不清。卖方收到此种信用证，如有疑问，可以按照统一惯例第十二条的规定要求对方澄清。

332. 当跟单信用证没有规定运输单据应表明实际飞行日期，如果空运单在 5 月 1 日签发，注明实际飞行日期为 5 月 25 日，在 5 月 30 日提示该单据可否接受？

《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）第二十七条 a 款 III 项款规定，就本条文而言，运输单据的出单日期将被认为是：如系证明航空运输的运输单据——运输单据上表明的出单日期，或者，如信用证规定运输单据必须表明实际飞行日期时，则为运输单据上表明的实际飞行日期。所以，即使空运单表明了飞行日期，空运单日期仍应被视作签发日期，除非信用证特别要求表明飞行日期。再据统一惯例第四十三条 a 款规定，如未规定，银行将拒受迟于运输单据出单日期 21 天后提交的单据。就本例来说，单据签发日期是 5 月 1 日，而单据是在 5 月 30 日提示的，因此根据第四十三条 a 款，该单据为过期提示，银行将不予接受。

333. 一张信用证要求签发买方指示抬头、注明运费付讫和证明以航空从某机场出运至某机场不迟于 1995 年 1 月 15 日的空运单。而提示的空运单表明该单据由代表英国航空公司的代理签发，但注明航班和日期为“BA156/16”。问这种单据可否接受？

承运人或其代理通过出具和签署空运单，仅证明货物收妥备运。至于信用证要求单据证明须经航空出运，那么或者必须加注实际飞行日期，或者由承运人或其代理加盖印章，证明实际出运。在本例所述信用证中，仅要求列明飞行日期尚为不够，因为仅列一个飞行日期并不能说明货物已经实际离开，因此信用证欲需证明发运须加进一步的说明，在银行方面只能看信用证中规定的内容，而不管其他情况。根据《跟单信用证统一惯例》第四十三条 a 款，运输单据的出单日期将被认为是：如系证明航空运输的运输单据——运输单据上表明的出单日期，或者是信用证规定运输单据必须表明实际飞行日期时，则为运输单据上表明了实际飞行日期。又据统一惯例第四十六条 a 款除非信用证另有规定，用于规定最早及/或最迟装运期的“装运”一词，应理解为包括“装船”、“发运”和“接受监管”。因此信用证要求“证明出运”的单据时，只可接受表明货物已出运的空运单。统一惯例第四十三条 a 款同时还表明，如果银行希望获得货物已装上一特定的航班的证明，它应清楚的要求该点。但是该证不是这种情况。

所以，本例中信用证要求“证明出运”是要求实际飞行日期。按例中所出示的单证将会认为是迟发空运单。

334. 一张规定有“**This credit is valid until.....at your counters**”（本证在你柜台直至.....有效）的可转让信用证是否可根据第一受益人的要求，将其付款或议付转让至第二受益人的银行，或者“**at your counters**”（在你柜台）一词是否必须被认作另有规定，

从而禁止在第二受益人的银行进行该信用证的付款或议付？

《跟单信用证统一惯例》第四十八条j款规定：除非信用证另有规定，可转让信用证的第一受益人可要求将信用证转让给本国的或另一国家的第二受益人。再者，除非信用证另有规定，第一受益人应有权要求在信用证受让地点，直到并包括原证到期日内，向第二受益人进行付款或议付，并不损害第一受益人嗣后以自身发票（及汇票）替换第二受益人发票（及汇票）并索取应得差额之权。

同时，在国际商会第434号出版物R139中对这一问题回答是：除非在可转让信用证中另有规定，一家转让可在其柜台支用的信用证的银行可根据第一受益人的要求，将支款地点转让至第二受益人的国家。

335. 在运输单据，即提单、空运单等上进行任何更正、修改是否无须表明它经何人批准，而只须加盖“经核准后更正”的印章？或是否这种修改应该清楚注明船运公司或其代理人的名称，并经他们恰当签证或签字？

在运输单据上的更正和增改必须经更正章和签字或小签加以证实，关于这个问题，国际商会银行委员会在第469号出版物R174中作下决定：委员会同意在明确谁和根据什么权利修改了单据。只有当确定如此照办了，才可接受这类单据。

336. 如果汇票和单据在寄往开证行途中发生遗失，开证行对寄单银行在付款的时间方面负有什么责任？

《跟单信用证统一惯例》规定开证行有义务偿付寄单行。“如果银行被授权根据表面上符合信用证条款的单据付款、或承担迟期付款责任、或承兑、或议付时，发出该授权的一方有义务接受单据并对已付款、或已承担迟期付款责任、或已承兑、或已议付的银行，进行偿付。”有人认为，假如寄单行的行为与开证行在寄单方面的指示严格相符，邮政机构或快邮应被看作为开证银行在这方面的代理人。按有关惯例或规定，当单证相符的单据在信用证有效期内被提示给指定的银行时，风险转移到开证行，所以寄单行应当有权在如果单据安全抵达它可期望获得偿付的日期获得偿付。即使该信用证未经保兑，寄单行也不能在遗失单据和汇票情况下行使任何追索权。

国际商会银行委员会在其第469号文件R175中作下规定：

The commission decided that in the event of documents, including a draft on the applicant, being lost in the post, the remitting bank is entitled to be reimbursed on the approximate date on which it could have expected to have been reimbursed if the documents had arrived safely. The issuing bank has a responsibility to see that payment is not unduly delayed.（委员会决定，在单据，包括以申请开证人为付款人的汇票在邮寄过程中遗失的情况下，寄单行有权在如果单据安全抵达它可期望获得偿付的日期获得偿付。开证行有责任看见付款未被不恰当地拖延）。

337. 在信用证项下审单制证的依据是什么？如果“单证、单单相符”与“单货一

致”相矛盾时怎么办？

“单证相符”即是按信用证规定于信用证有效期内提交所需的单据，提交的单据必须在表面上完全符合信用证条款。“单单相符”即是在信用证项下提交的单据之间必须一致，不能有矛盾或相异之处。“单货相符”即是在信用证项下制单必须以实际交货数量、质量、规格、日期等为依据。

根据《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第十三条a款规定：“银行必须合理谨慎地审核信用证规定的所有单据，以确定其是否表面与信用证条款相符。本条文所体现的国际标准银行实务是确定信用证所规定单据表面与信用证条款相符的依据。单据之间表面互不一致，即视为表面与信用证条款不符。”同时、统一惯例第四条又规定：“在信用证业务中，各有关方面处理的是单据，而不是与单据有关的货物、服务及/或其他行为。”在统一惯例负责条款中又规定：“银行对于任何单据的形式，完整性、准确性、真实性、伪造或法律效力，或单据上规定的或附加的一般及/或特殊条件，概不负责，对于单据所代表的货物的描述、数量、重量、品质、状况、包装、交货、价格或存在，或货物的发货人、承运人或保险人或其他任何人的诚信或行为及/或疏忽、清偿能力或资信情况，也不负责。”所以，“单货相符”虽然作为国际贸易中的一项公认的商业道德，但无论从银行审核单据或是出口人制单押汇，都须遵守“单证严格相符原则”，即做到“单证、单单相符”。

338. 出口货物一批，以信用证方式收取货款。合同规定唛头件号为“1-100”。①如果来证规定，托运人在每个包装上刷连续号，我方可否拒绝？②如果实际交货只能98箱，买方也同意按98箱交货，应如何刷写唛头？③如原准备装运100箱，后因故改装50箱，发票、装箱单等都改了，但是保险单上仍为100箱，押汇时应怎么办？

信用证规定托运人在刷制唛头时刷连续号，即

K. H. I. 75J3102 New York No. 1

K. H. I. 75J3102 New York No. 2

.....

K. H. I. 75J3102 New York No. 100

这固然给船方及收货人带来很大方便，但却给托运人带来一些麻烦。卖方如不想接受，可以要求对方删除这一条款，然后，托运人即可在所有包装货物上刷制以下同样唛头：

K. H. I. 75J3102 New York No. 1-100

如果信用证规定唛头件号为 NO. 1-100，而实际装运98箱，为使单证相符，经在单据唛头一栏填上“1-100”，然后可在发票上注明：“We hereby declare that number of shipping Marks on each package is 1-100, but we actually shipped 98 cartons of goods.”（在此声明，每件货物唛头号为1-100，但实际装运货物是98件。）

此时，只能做到货物唛头与信用证规定相符，然而所交付的货物是否相符则又需视具体情况和信用证规定而定。

实际装货后改单，发货单以及装箱单、提单等作了修改而遗漏了保险单，在押汇时必遇麻烦。货方只能将保险单按有关规定作以修改，才能重获押汇。

339. 在信用证业务中各种单据签发日期按照惯例有哪些规定？在交单时如何做到单日期相符？

在实务中，各种单据的签发日期大都以提单为界作提前或拖后变动。一般在出口押汇中有以下单据：

（1）提单（海运提单或空运单）。提单日期应在装运期以内。一般提单的签发日期应以货物完全装船完毕的日期为准。在统一惯例中对出单日期作了一些特别规定：

①如系证明货物发运或接受监管或除航空以外的运输方式的收受待运的运输单据——运输单据上表明的出单日期或收到戳记日期，两者中之较迟者。②如系证明航空运输的运输单据——运输单据上表明的出单日期，或者，如信用证规定运输单据必须表明实际飞行日期时，则为运输单据上表明的实际飞行日期。③如系证明已装指名船只的运输单据——运输单据的出单日期，或者，如系根据第二十三条 a 款加注已装船批注时，则为该批注日期。④如适用第四十三条 b 款时，则为最迟出具的运输单据日期。

（2）汇票。汇票日期应等于或晚于发票日期，因为汇票是根据发票开立的，但不能先于提单日期。

（3）各类发票。商业发票日期较为灵活，既可以早于或等于提单日期，也可以迟于提单日期。但是商业发票日期不能超过信用证规定的交单日期或合理的交单日期。海关发票的签发日期早于提单日期。形式发票日期应早于装运日期。领事发票日期一般不应迟于汇票和提单日期。联合发票日期应与商业发票日期规定相同。

（4）保险单据。因为投保手续一般在装船以前办理，所以保险单据日期应早于提单签发日期。

（5）装箱单、重量单。这两种单据是对商业发票内容的补充，所以，其日期应与发票日期大致相同，但不应早于发票日期。

（6）产地证明书日期可以迟于发票日期，但不迟于提单日期。而普惠制证明书签署日期均不得早于发票日期。

（7）商检证书。商检一般都在货物装船前进行，故商检证书日期应早于提单日期。又由于商检日期与装运日期过长，特别在运输易腐、易变质物品时，在货物风险尚未转移到买方之前，货物易发生变化。所以两者日期不应间隔太长。

（8）出口许可证。出口许可证是在货物出关前办理，所以其日期应早于提单日期。

（9）船长收据或证据。其日期应等于或晚于提单日期，因为只有货物装船后才能证实已装船重量或数量。

（10）其他证明文件如船籍、船龄、航程证明的日期应先于或等于提单日期。运费收据日期应先于或等于提单日期。

第八章 国际贸易实务（八）

货款支付与融资

1. 在签订支付条款时应注意哪些问题？

进出口货款的结算和支付的方式很多，但无论采取何种方式，在合同的签订时，对支付条款的签订都应注意以下几方面的问题：既要从交易谈判的整体出发，服从总的贸易意图，适应形势的变化，又要根据不同国家（或地区）、不同交易对象、不同商品以及其他国家对同样商品、同一地区所采取支付方式等情况，灵活掌握，将原则性与灵活性有机地结合起来，事先确定几种不同的可行支付方案，从而在谈判中取得有利的条款。比如，在出口贸易时，若能在不影响扩大出口、卖得好价的前提下采取信用证方式，比使用托收方式较有安全保障，而采取即期付款又比远期付款有利，所以争取不可撤销即期信用证付款方式比较合适、稳妥。但若针对世界市场竞争空前激烈的情况，为了扩大出口，还必须在做好调查研究的基础上，在保证收汇安全的前提下，根据需要灵活应用远期信用证、即期付款交单、远期付款交单或承兑交单方式。但要订立尽可能明确、具体、详细的支付条款。例如：付款交单或承兑交单，不要只提 D/A、D/P，而应把具体做法订入条款，写入合同。如果我方是进口方，为了节约我国自有外汇资金，除国外坚持使用即期信用证付款外，可以多一些托收、远期信用证和延期付款。

2. 汇款的失效是怎么回事？

电汇、信汇汇出款项，如果过了一段时间没有收款人取款，汇入行有权主动通知汇出行注销。如果在汇款取消后收款人才来取款，应先征得汇出行意见后再予付款。这种凭汇票取款的期限，各国银行有不同规定，一般是在汇票上注明有效期。中国银行开出的汇票一般规定在一年内有效。

3. 发票的种类及各种发票的作用有哪些？

发票从广义上讲，可分为五种：（1）商业发票。是出口方对进口方开列的发货价目清单。是买卖双方记帐的原始凭证之一；是出口地发运、商检、报关和进口报关纳税的依据；另外，在即期信用证条件下，可代替汇票，作为议付货款的依据。（2）海关发票。是根据进口国海关规定，由出口方填制的一种特定格式的发票，它是进口方向海关办理进口报关、纳税等手续的依据；也是海关查核进口货物的价值和产地，确定该商口可否进口的依据。（3）领事发票。是进口国家海关规定，出口方按该国制定的固定格式填制的特种发票，或由该国领事在普通发票上签证。其主要作用是作为海关统计的依据，查核进口货物价值和原产地，实行差别关税待遇、或实行进口限制；也是进口国为驻外机构提供补充经费来源之一。（4）形式发票。是由出口方开立的一种非正式的，参考性的发票。主要是供进口方向本国申领进口许可证、申请外汇之用；也可填明品名、规格、货号、参考价当作询价单使用。（5）厂商发票。它是生产厂家将货物销售给出口商，用来证明该商品在出口国出厂价格的发票。其主要作用是用来查核出口方是否有削价倾销行为，以便进口国确定是否应征收反倾销税。

4. 如何正确使用国际贸易中的汇票？

汇票是一种债权证书，它是由一个人签发给另一个人，要求对方立即（或在一定时间之内）对某人（或他指定的人，或持票人）支付一定金额的无条件书面支付命令。使用汇票支付货款一般要经过出票、提示、承兑、付款等程序。出票也叫开票，是指出票人在汇票上填写付款人、付款金额、付款日期和地点以及收款人等项目，经签字后交付收款人，只有出票人交出了票据，出票手续才算完成。如果出票人仅仅是制成了汇票，并未将之交给收款人，还不算“出票”。提示，是指持票人把汇票提交受票人要求付款或承兑的行为，受票人看到汇票叫见票。承兑，是指受票人对远期汇票表示承担到时付款责任的行为。如果持票人提示的是即期汇票，受票人应立即付款；若提示的是远期汇票，则只有经过受票人在到期付款之前办理承兑手续，受票人才承担到期付款的义务，由此也可以说承兑是远期汇票的法律程序。付款，是指受票人付款给持票人的行为，受票人付款后即在汇票上注明“付讫”的字样，汇票上的一切债务、责任也就结束了。其实，在经济生活中，汇票不仅是一种支付凭证，也是一种流通工具，除少数在汇票上书明：“仅付××”、“不得转让”的限制性抬头的汇票外，一般的汇票都可以通过议付或贴现辗转转让。转让的手续可由原来的持票人在汇票背面签字，或再加上受让人、被背书人名字，可以将汇票不断转让出去。背书人的前手对后手负有担保汇票必然会被承付的责任。

5. 关于汇票的贴现、拒付和追索有哪些法律规定？

在汇票交易过程中，正常的手续是经过出票、提示、承兑、付款等环节。但在贸易活动中，对于一些个别情况，还会涉及到贴现、拒付和追索的问题。为了保证贸易的正常进行，对于汇票的贴现、拒付和追索问题，有关国家都有这方面的法律规定。贴现，指持票人以未到期的汇票向银行兑取现款，银行按票面额扣去自兑现日至票据到期日的利息后付出现款给持票人，贴进汇票的银行还可以把汇票进行再贴现（或者到期时收取票款）。汇票如果遭到付款人拒绝付款或拒绝承兑，就称作拒付。汇票被拒付时，持票人有权向出票人和所有背书的“前手”进行追索，要求付款方付款。《美国统一商法典》规定，持票人提出承兑时，可以给付款人一定时间，使其核对汇票的合法性等。德国的法律对承兑要求很严，要求执票人提出承兑时，付款人必须立即承兑，否则就是拒绝承兑，此时执票人就可以向付款人提出追索（应该注意，拒付除了包括付款人拒绝承兑外，还包括付款人有意不见持票人或付款人死亡和宣告破产）。进行汇票追索时，按照有关国家的票据法规定，持票人并不能任意取得追索权，追索时，除出票人已在汇票上写明不必作成拒付证书外，应及时作成拒付证书，凭它向“前手追索”。拒付证书是由付款地的法定出证人或其他依法有权作这种证书的机构作出的证明付款人拒付的文件，是进行追索的法律依据。持票人在法定期限内作成拒付证书，进行追索。否则追索会遇到麻烦，甚至是无效的。

6. 支票、本票、汇票有哪些区别？

票据有汇票、支票和本票。其中使用最广的是汇票。汇票是一种债权证书，是由一个

人签发给另一个人，要求对方立即或在一定时间之内，对某人或他指定的人或持票人支付一定金额的无条件书面支付命令。这样，汇票的当事人不一定只有两个。本票，它是出票人签发的具有一定金额的票据，出票人在指定日期应无条件地将款项支付给收款人或持票人。所以，本票的当事人只有两个：一个是出票人，一个是受票人。这是本票与汇票的根本区别。支票是指银行的存款人签发的、无条件支付货币的命令。支票有一般支票、划线支票、旅行支票等。一般支票可以提取现金，也可以通过银行收款入帐。划线支票只能通过银行收款入帐。旅行支票是银行或大旅行社发行的供旅游者到国外旅行使用的定额票据，由旅行者随时签发，向国外代理机构取款。支票都是即期的。一般的国家按照国际上公认的原则，将汇票、本票、支票均包括在票据之内，如日本的商法典就是这样明确规定的。但是，有些资本主义国家则将支票包括在汇票当中，认为支票就是以银行为付款人的汇票，即票据只有两种，汇票和本票。

本票与汇票的异同点如下：

（1）本票是无条件的支付承诺，而汇票则是无条件的支付命令。

（2）本票票面有两个当事人，即出票人与收款人；而汇票票面则有三个当事人，即出票人，付款人和收款人。

（3）本票出票人即是付款人，远期本票到期由出票人付款，所以不需提示承兑和承兑；而远期汇票则须办理提示承兑和承兑手续，但是，见票后定期付款的本票应由持票人向出票人提示见票，并在本票上载明见票日期，此点与见票后定期付款的汇票相同。

（4）本票在任何情况下，出票人都是主债务人。而汇票在承兑前，出票人是主债务人；在承兑后，承兑人是主债务人。

（5）本票只能开出一张，而商业汇票则可以开出一套（Bills in a set），即一式二份或数份。

（6）《英国票据法》规定外国本票退票时，不需作成拒付证书；而外国汇票退票时，必须作成拒绝证书。

（7）关于汇票的规定，同样可以适用于本票者有：出票人、背书、到期日、付款、追索权等。

支票与汇票异同之处如下：

（1）支票是存款人对银行签发的无条件支付命令，所以《英国票据法》将支票定义为：“以银行为付款人的即期汇票”；而汇票则是由出票人对付款人签发的无条件支付命令，汇票的付款人既可以是银行，又可以是个人或企业。另外，汇票既可以是即期的，也可以是远期的。

（2）支票的用途是结算；汇票的用途可以是结算，也可是融资。

（3）支票只是一张；汇票可一式二份或多份。

（4）支票无承兑手续；而远期汇票则有承兑手续。

（5）支票与汇票同样有三个当事人，即出票人、付款人和收款人。

（6）关于汇票的规定同样可以适用于支票者有：出票、背书、付款、追索权、拒绝付款证书等。

7. 请对汇票 (DRAFT) 的内容及关系人作较详细的说明。

《英国票据法》关于汇票的定义是：汇票是一人向另一人签发的，要求即期或定期或在可以确定的将来的时间，对某人或其指定人或执票人支付一定金额的无条件书面支付命令。

而《日内瓦统一法》规定，汇票必须有下列几项内容：

(1) 注明其为“ 汇票 ” 字样，目的在于与本票、支票等加以区分。

(2) 无条件支付命令。

(3) 付款人姓名或商号。

(4) 出票人签字。如果由出票人的委托人签字，则必须在签字前面加上文字说明。

(5) 出票日期和地点，如没有写明出票日期，则任何持票人均可在汇票上加注真实的出票日期或承兑日期，汇票仍应照常付款。如果汇票没有单独列明出票地点，则出票人名字旁边的地点即视为出票地点。

(6) 付款地点，写于付款人名字旁边。它是汇票金额支付地，也是请求付款地，或拒绝证书作出地，有时出票人也可在金额后写明以何地的货币偿付。

(7) 付款期限。又称付款到期日。付款期限有以下四种：①即期付款——收款人提示汇票的当天，即为到期日；②定期付款——该汇票又称远期汇票，分为见票后固定时期付款、出票后固定时期付款两种；③确定日期付款；④延期付款——延期或在说明日期以后固定时期内付款。

(8) 汇票金额，必须是确定的金额数目，要用文字大写和数字小写分别表明。

(9) 收款人姓名或商号。收款人又称汇票抬头，通常有三种写法：限制性抬头：主债权人只限于收款人一人；指示性抬头：付款给予债权人或其指定人，经抬头人背书后交付，可以自由转让；执票来人抬头，汇票无须背书，仅凭交付而转让。

以上为汇票的必要内容。除此以外，还有任意记载事项，比如：

(1) 正本汇票写明 First of Exchange 或 Original，副本汇票写明 Second of Exchange 或 Duplicate。正副本汇票分别写明“ 付一不付二 ” 或“ 付二不付一 ”。(Second (First) unpaid)

(2) 指定付款地的第三人为预备付款人。如汇票遭到拒绝承兑或拒绝付款时，即作为参加承兑人或参加付款人。

(3) 其他记载事项还有禁止转让、免除作成拒绝证书、汇票编号等。

汇票的主要关系人有出票人、付款人、收款人三种。这三种当事人可为自然人，也可为合伙人或公司法人。此外，还有背书人及被背书人、承兑人及持有人、追索人等。

出票人是制发汇票之人。票据开立后，出票人对收款人及正当持票人承担票据在提示时付款人付款或承兑的保证责任。当票据遭到拒付，出票人被追索的，应负偿还票款责任。

付款人对票据承担付款责任。但票据一经承兑，即表示承兑人承担到期付款的责任。这时，承兑人成为票据的主债务人，出票人退居从债务人的地位，简言之，票据承兑后，

其背书人、持票人或出票人均可据以向承兑人要求付款。

收款人是票据的主债权人。收款人经票据背书成为背书人时，同样承担票据的付款人付款或承兑的保证责任。

背书人是指收款人或持票人在接到票据后，经过背书，将票据转让给他人的人。受让人可以是被背书人。票据可以经过多次背书而转让。对被背书人来说，所有背书人及原出票人都是其前手。票据遭拒付时，只要没有“不可追索”字样，持票人即可向其前手追索。

参加承兑人是在付款人拒不付款时，负责支付票款的人。

持票人指票据占有人，可以是票据的收款人，被背书人或执票人。

8. 什么是托收？在一笔托收业务中有哪些主要程序？

所谓托收是出口人（债权人）将开具的汇票及/或单据交给所在地银行，委托该行通过它在进口人（债务人）所在地的分行或代理人向进口人收取货款。它有如下四个当事人：①出口人即托收的委托人；②托收银行；③代收银行；④进口人即付款人。

一笔托收业务的主要程序如下（可参考图 8.1）：①合同中规定采用托收方式支付货款。②出口人按照合同规定，按期装运，制做有关单据，一般同时开出汇票，填写好托收委托书一并送交托收银行。③托收行将汇票及/或有关单据，并说明委托书上各项指示，寄交进口地代理银行，即代理行。④代理行根据指示向进口人提示汇票。⑤如为即期付款交单，则进口人付款赎单；如为远期付款交单，则进口人先办理承兑，然后到期付款赎单；如果承兑交单，则进口人承兑汇票后，取得全套货运单据到期付款赎单。⑥代收行收款后，通知托收行收受转帐。⑦托收行将货款交给出口人。

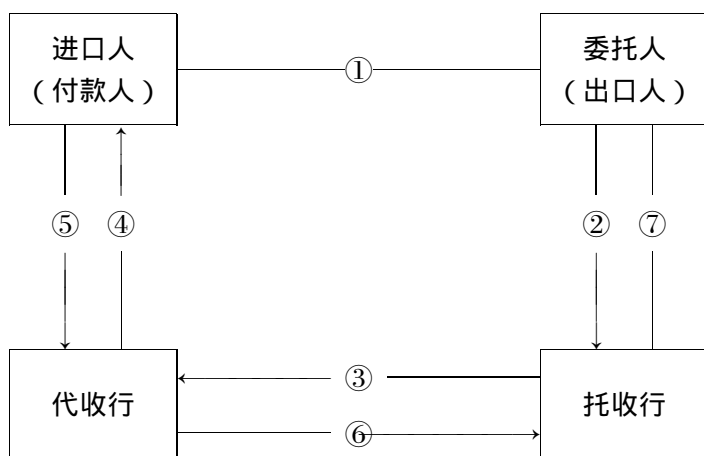


图 8.1

9. 什么是追索权？是否所有拒付都要凭拒绝证书才能行使追索权？

所谓追索权是指经过转让的汇票，在提示时遭到拒付后，最后的持有人有权向所有的“前手”追索，一直追索到出票人。

所谓拒付证书是由付款地的法定公证人或其他依法有权作这种证书的机构（例如法院、银行公会等）所作出的付款人拒付正式文件，是凭以向其“前手”进行追索的法律依据。

汇票持有人为了行使追索权必须及时作出拒付证书。不过也有个别国家（如意大利、比利时）允许以拒付者在汇票上所作的证明代替拒绝证书。

10. 汇票与票汇有何区别？

汇票在国际贸易中，它是一种支付工具。它是由一个人向另一个人签发的，开给另一个人的一张无条件的书面支付命令，要求对方立即或在将来的固定时间，或可以确定的时间支付一定金额给特定的人或其指定的人或持票人。

票汇即进口人向本地银行购买银行汇票，自行寄给出口人，出口人凭以所向汇票上指定的银行取款。它是汇付的三种办法之一（信汇、电汇、票汇），是一种支付方式，而与汇票有本质不同，票汇不是支付工具。

11. 在出口业务中采用托收方式应注意哪些事项及其托收的特点有哪些？

在出口业务中使用托收方式时，由于对出口人有一定风险，如，进口人到期拒不付款赎单等，所以必须注意以下事项：（1）要经常调查和考察进口人的资信情况和经营作风，成交金额应妥善掌握，不宜超过其信用程度。（2）要事先了解进口国家的贸易管制和外汇管制条例，以免货到目的地后，由于不准进口或收不到外汇而造成损失。（3）要了解进口国家的商业惯例，以免影响安全迅速收汇。（4）出口合同应争取 CIF 价格成交，由我方自办保险。在进口人未付货款之前，万一货物遭受意外损失，我方才能凭保险单主动向保险公司提出索赔。（5）在进口人签回销货确认书或销货合同后，才可办理装运，以明确其责任。同时还要严格按照合同规定办理出口，制单时应做到单据与合同条款一致，单据种类和要求与进口国报关条例一致，以免给对方以延付或拒付货款的借口。（6）装货后应建立管理与考核制度，定期检查，及时催收清理，发现问题时应迅速采取适当安全措施，以减少可能发生的损失。

托收方式具有如下特点：

跟单托收方式的卖方委托银行向买方收取货款，能否收到完全取决于买方的信用。因此，跟单托收如同汇付方式一样，也属商业信用性质。这是因为，按照《托收统一规则》规定，银行办理托收业务时，只是作为委托人的代理人的身份行事，既无检查货运单据是否齐全或正确的义务，也无承担付款人必须付款的责任。如果买方拒不赎单提货，除非事先约定，银行也无代为提货、存仓和保管货物的义务，因此，卖方仍须关心货物的安全，直到对方付清货款为止。所以，采用托收方式收取货款，对卖方来说有相当大的风险。

在付款交单条件下，买方在未付清货款前，取不到货运单据，拿不到提单这一代表货

物所有权的运输单据，提不走货物，货物的所有权仍属卖方，如买方到期拒不付款赎单，卖方除可与买方交涉外，还可把货物另行处理或装运回来，但需承担额外费用、降价损失和其他风险。值得注意的是，在空运，国际铁路联运等运输方式下签发的运输单据（如空运单、铁路运单）不是物权凭证，即进口商不是凭空运单、铁路运单在目的地提货，而是凭航空公司、铁路部门向进口商（收货人）签发的到货通知和有关身份证明提货。因此，出口商掌握空运单、铁路单等非物权凭证时，并不能控制货物。如以此类非物权凭证作为跟单托收的随附单据，进口商不用赎单即可提走货物，出口商利益得不到任何保证。海运方式下签发的海运单（Seaway Bill），邮寄方式下签发的邮包收据也为非物权凭证。在上述情况下，出口商不宜采取托收方式，而应要求买方预付货款或凭后面讲到的信用证作为支付方式以确保自身利益。

至于在承兑交单条件下，买方只要在汇票上办妥承兑手续，即可取得货运单据，提取货物。卖方收款的保障只是承兑人（即买方）的信用。一旦承兑人到期不履行付款责任，即使依照法律，卖方可向法院起诉，但在这种情况下，买方多半已陷入无力付款的境地，甚至破产倒闭，卖方便会遭到货、款全部落空的损失。

总之，使用托收方式，对出口方来说，承担了较大风险，而对进口方来说，则较有利。为此，出口方事先必须对进口方资信作风，进口地的商业习惯，海关、贸易和外汇管制等情况进行充分调查，以免遭受不应有的损失。

12. 请就托收项下关系人的法律关系加以说明。

托收项目下的关系人主要有四个：出票人，也称委托人；托收行，又称出口方银行；代收行；付款人。国际商会《托收统一规则》增加了提示行，可由代收行兼任。

出票人和托收行的关系是委托代理关系。委托的内容及双方的责任范围均须在托收申请书中写明。申请书是托收银行与出票人（委托人）之间的契约，如有争执即以托收申请书为凭。

托收银行和代收银行的关系同样是委托代理关系。他们通常要事先建立代理关系，约定双方委托代办的业务范围和一般事项。而具体的委托业务则根据托收委托书办理。

委托人与托收行、托收行与代收行之间，既然是委托代理关系，则托收行与代收行对托收的汇票能否付款不负责任。对于汇票或附属单据，以及函件在邮递中遗失或延误，电报在传递中的错误、遗漏、延误等也不负责任。但托收银行和代收银行有义务遵照其委托人的指示办事。如因工作疏忽，未执行委托人指示，则应对其委托人负责。

13. 什么是汇付，有哪几种？

汇付是指在国际贸易中，买方主动将款项交由银行汇给卖方的一种主动付款方式。它主要是用于小额款项的费用、佣金支付等，更多的是与其他支付方式结合使用。根据支付方式不同，可以分为以下三种：（1）信汇。简称 M/T 买方将款项交付给银行，并请银行用信件通知卖方所在地银行付给卖方款项。（2）电汇。简称 T/T，买方将款项付给银行，并请银行用电讯方式通知卖方所在地银行付款给卖方。（3）票汇。简称 D/D，买方向银

行购买汇票，自行寄给卖方，卖方持票向指定银行取款。

14. 汇票、提单、发票在付款交单（D/P）、承兑交单（D/A）与信用证上，其抬头与填写方式有何不同？

（1）汇票：①汇票在付款交单和承兑交单中，以进口商为付款人，抬头填妥进口商名称。②信用证项下的汇票，其付款人可能是开证银行或是信用证上所指定的另一家银行，视信用证的规定不同而异。

（2）提单：①出口付款交单、承兑交单项下的提单，一般以进口方为收货人。②信用证项下的提单，其如属记名提单，则抬头人，即收货人可以是买主、开证行。上述收货人名称都应在抬头人栏明确载明。因此记名提单只能由该特定的收货人提货，不得转让流通。而不记名提单，在抬头人栏内载有“指定人”字样，经抬头人背书后可以转让。这种提单如果属收货人的指定人提单，可以作成以开证行的指定人、或以买主的指定人为抬头人，如属托运人的指定人提单可以作成：以托运人的指定人为抬头人，或空白抬头，只在抬头人栏内载明“交指定人”字样即可由卖方背书转让。

（3）商业发票：均以进口商为抬头人。开证行在认真审单后，如认为进口商拒付的理由充足，则可向押汇银行发出拒付通知；否则，仍可向进口商追索货款。如果进口商仍坚持拒付，则开证银行有权处理单据和货物。

15. 进口商所在地发生战争，货已出口，此时银行将信用证转为托收，这是否合理？应如何处理？

根据《信用证统一惯例》第十七条规定：“银行对由于天灾、暴动、骚乱、叛乱，战争或银行本身无法控制的任何其他原因，或由于任何罢工或停工，而致银行营业中断所造成的一切后果，概不承担义务和责任。除非经特别授权，否则银行对在此营业中断期间内满期的信用证，过期不予付款，承兑或议付”。

因此，当进口商所在地发生战争，银行可以不接受押汇，即使接受押汇也对货物的安全及付款问题不负其本职以外的责任。在此情况下，大多数银行是不会接受押汇的。

把信用证的押汇改成托收的好处，是银行可以减少一些责任，其托收的责任就是按照托收委托书的指示办事，没有审单义务。不必如办理信用证业务那样，要经过认真而繁杂的审核单、证的过程。尤其在进口地发生战争的情况下，会增加审单的复杂程度。但银行不得擅自将信用证改为托收方式，而要事先取得出口商的同意。不过，一旦改为托收方式，出口商承担的风险大大加强。托收方式靠的是商业信用，不同于信用证靠的是银行信用。因此，如果进口商因所在地发生战争而无法按买卖合同履行收货交款的义务时，出口商将遭受很大损失。所以，出口商一般不轻易接受改为托收方式，而试着洽商别的银行进行押汇（尽管希望不大）。如果出口商接受了托收方式，则其最好在进口地找好妥当的代理人，以便遭到拒付时，可以委托代理人代办货物存仓、保险或转售、运回等手续，避免更大的损失。

16. 申请进口许可证（L/L）、信用证（L/C）、付款交单（D/P）、承兑交单（D/A）的手续如何？

（1）国务院规定的统一管理的进口商品和国际市场竞争性强的商品，以及中央各部门进口的许可证商品，由经贸部发证，其余授权省级经贸厅（委，局）签发。进口单位必须在委托外贸公司对外订货之前填报“进口许可证申请表”，并连同批准的进口批件（批准件）、使用外汇证件向发证部门申请进口许可证。“许可证申请表”有19项栏目，领证单位须按要求如实填报，签发许可证的对外经济贸易部门，根据领证单位提交的有关文件及许可证申请表核查无误，即签发许可证。

（2）开立信用证的手续。进口合同生效后，应在约定期限内向银行办理开证手续。外贸公司依据合同条款的具体规定，填写信用证申请书，连同所需附件（如货物详细清单等）交银行。信用证申请书及银行审查的要领有以下几项：信用证号码，开发日期，受益人姓名，地址，申请人姓名、地址，信用证可用金额，进口许可证号码，汇票付款期，付款人及金额，海运保险单或保险证明书。

（3）付款交单是跟单托收的一种方式。多指即期付款交单，即单据寄到进口地的代收行，由代收行提示给进口商见票，在进口商审核有关单据无误后，立即付款赎单。还有一种远期付款交单，是指进口商见票并审单无误后，立即承兑汇票，于到期日付款赎单。

（4）承兑交单是被委托的代收银行于付款人承兑汇票之后，将货运单据交给付款人，付款人在汇票到期时，履行付款义务。这也是跟单托收的一种方式。

17. 请就 CBC 及 Proforma Invoice 分别予以简要说明。

CBC 是 Central Bank of China 的缩写。进口许可证第五联为 Copy for CBC。出口第四联也是 Copy for CBC。于是商界将进出口许可证称为 CBC，有人简称 B. C。

Proforma Invoice 是卖方于推销货物时为供买方估计进口货物价格之用。是假定交易已成立，所签发的一种发票。实际上并没有真正存在的货物。也不作为付款的凭证。所以与货物交运时签发的商业发票在本质上不同。

18. 什么是借记帐单？什么是贷方帐单？

借记帐单又叫“借项清单”或“借方票”。它是签发人在发生应收债务时，将其债权的内容及金额通知对方（债务人）的清单，表示已将该金额记入对方帐户的借方。这些清单积累数次（也可一次）后达到一定金额即可开制光票，委托银行托收或直接向对方索款，通知对方汇付。

所谓“贷方帐单”又称“贷项清单”或“贷方票”。它是指签发人在发生付款义务时，将其债务内容及金额通知对方（债权人）的清单。表示该项欠款已记入对方帐户的贷方。

19. 什么是信用卡？我国现在是否也可使用信用卡？

信用卡是目前国际上最流行的支付工具。它实际上是一种短期小额消费信贷。持卡人

可在与发卡公司签约的任何商店购物或到签约的银行取款，不过它只限于购买小额的消费品而不能用以支付贸易货款。信用卡的种类较多。既有由商业、旅游、劳务等机构发的旅游交际卡和金融机构的财务卡；也有可按奖金来源分的公司卡和私人卡；也可以按使用范围分为：某地区的、某国家的和世界通用的。

我国最早于 1978 年在广州试办信用卡业务，近几年来中国银行已先后与汇丰银行、东亚银行、南洋商业银行、美国运通公司、花旗银行、日本东海银行、三和银行签订了协议。目前我国国内可以使用的信用卡有：大来卡（Diners Club Card），签证卡（Visa Card）、万事达（Master Card）、捷运卡（American Express Card）、发达卡（Federal Card），百万卡（Million Card）等。

20. 对外贸易中常用的外币名称及其缩写字母符号有哪些？

国 别	货币单位	缩 写
美国	美元 U. S. Dollar	US \$
日本	日元 Japanese Yen	J ¥
香港	港元 Hong Kong Dollar	HK \$
德国	马克 Deutsche Mark	DM
法国	法郎 French Franc	F. F
英国	英镑 Pound Sterling	£ 或 £ Stg
加拿大	加拿大元 Canadian Dollar	Can. \$
澳大利亚	澳大利亚元 Australian Dollar	A \$
瑞士	瑞士法郎 Swiss Franc	S. F 或 CHF
欧洲共同体	欧洲货币单位 European Currency Unit	ECU

21. 国内向德国出口蘑菇罐头一万箱，价值 14.8 万多美元，议付后二个多月才收到货款。买方开来的是即期信用证，经查明是中间环节的代付银行没有收到开证行电报的缘故，使出口方损失利息 2370 元，问此损失应由谁承担？

在信用证业务中，银行对于任何文电、信函或单据传递过程中延误及/或遗失而引起的后果，或任何电讯的传递过程中发生的延误、残缺或其他差错，概不负责。开证行向代付行发出授权付款电报，代付银行没有收到这种授权付款通知，代付银行自然不会产生迟期付款责任，除非这种没有收到电文是由于代付银行自己疏忽大意。就开证银行来说，由《信用证统一惯例》第十九条 d 款项可知，如偿付行未能于第一次提示即按信用证规定或双方同意的方式进行偿付时，开证行应负责付款行、承兑行或议付行的利息损失。在本例中，议付行（中国银行）的利息损失转嫁给了出口方，但出口方仍可通过中国银行向开

证行求索。

22. 出口马耳他罐头一批，由于发生单证不符，我方更正发票后通过银行寄去，客户提出费用增加，要求我方将佣金由3%改为5%，我方有无理由拒绝？

在信用证项下发生单证不符时，只要不超过信用证有效期限，卖方可以更正单证，使之符合信用证条款再行寄单，开证行不会拒绝付款。对于进口商，卖方上述补救措施发生在信用证有效期以内，不会给进口商带来超乎合同规定之外的费用，进口商要求将佣金改为5%可以拒绝。但在制单时须谨慎行事，以防对方对单据吹毛求疵发生拒付。

23. 国内向加拿大多伦多客户出口2200箱240公斤/567克糖水荔枝罐头。以CIF（到岸价格）成交。在信用证上规定“加拿大进口许可证一式四份”，可分批装运。货装第一批启运后，向有关单位索要进口许可证却没有答复，且客户又未经出口方同意擅自修改信用证：每箱减价3美元，我方如同意其修改将损失6600美元。问应如何处理？

在CIF价格成交方式下，买方须自负风险及费用，并领取和提供货物输入目的地所需的任何进口许可证、核准书或其它类似的证件。

又不可撤销信用证未经信用证受益人同意，不得片面修改。例中买方既没有按规定办理进口许可证，又擅自修改信用证，构成了违约行为。如果出口方将货物运至国外，因为无进口许可证，将无法结汇和通关，将担当钱货两空或承担将货重新运回的风险。虽然这些损失可向进口商要求赔偿，但还是以防患于未然为好。对于本例中，可从以下着手：（1）对于已出运货物，如出口方掌握指示提单，尚未背书转让，以及尚未向银行办理结汇手续，可电告进口商，寻问进口商动向。如不行，货物仍在出口商控制，可谋求另售他人，由此招致损失可向原进口商索赔。（2）对于未装船货物，如买方坚持违约，则不应再行装船，另寻其他方法处理，但仍可向买方要求赔偿有关损失。在上例上，我卖方不应接受载有要求提供“加拿大进口许可证一式四份”条款的信用证，因此如到时买方拒不提供进口许可证，我卖方将无法提交信用证项下所要求的单证。

24. 付款人在信用证上若无说明，应为何人？信用证的持有人遭拒付时，追索权应如何行使？汇票上若注明“无追索权”是什么意思？

（1）信用证上没有规定付款人时，以开证银行为付款人，因为信用证一经开立，即意味着开证银行要对信用证独立负责。不可撤销信用证的开证行对出口商及汇票背书人，善意持票人负第一性付款责任。

（2）在信用证交易中，所谓追索权是指信用证项下的跟单汇票（在未使用汇票时则为单证）的持有人，向出售汇票或单据的所有前手追回票款的权利。汇票的存在与否并非追索权的必要前提，这是信用证项下追索权的特征。UCP500第十四条“不符点单据与通知”b款规定：

“开证行及/或保兑行（如有的话）或代表其行事的指定银行，当收到单据时，必须仅以单据为依据，确定单据是否表面与信用证条款相符。如果单据表面与信用证条款不

符，上述银行可拒收单据。”

本条 d 款还规定：

“ I. 如开证行及/或保兑行（如有）。或代其行事的指定银行，决定拒绝接受单据，它必须不得延误地以电讯方式，如不可能，则以其他快捷方式通知此户，但不得迟于收到单据的翌日起算第七个银行工作日。该通知应发给寄送单据的银行，或者，如直接从受益人处收到单据，则通知受益人。

II. 该通知必须说明银行凭以拒绝接受单据的全部不符点，并说明单据已代为保管，听候处理，或已退交单人。”这就是开证银行拒付行使追索权的过程。其他情况下单证持有人对前手的追索过程，亦如此。

（3）汇票上若注明“无追索权”，即说明发生拒付时汇票持有人无法对其前手追索已汇出的票款。一般来说，我国的对外贸易中不接受“无追索权”的汇票。

25. 信用证未规定收票人时，汇票应以开证行还是以账户主（Accountee）为收票人？

信用证未规定收票人时，一般以开证行为收票人。因为汇票是出票人指定付款人支付给收款人的无条件支付命令，其抬头就是付款人，也即收票人。而在信用证交易中，开证行是受开证申请人的委托代为付款的，因此，汇票付款人是开证银行，收票人也自应该是开证银行，即使信用证上没有规定。另外，UCP500 还规定，对议付信用证而言，开立信用证时不应以申请人作为汇票付款人。如信用证仍规定汇票付款人为申请人，银行将视此汇票为附加的单据。”

26. 如果信用证上只要求“商业发票用西班牙文填写”，此时其他文件及发票使用的信纸和签名是否也要用西班牙文写出？

信用证上要求商业发票以西班牙文填写，也许是为了给以西班牙文为主要语言的进口商提供交易上的方便，便于识别，便于凭单提货，也便于开证银行（进口方银行）审单付款。因为商业发票是货运单据的中心，也是装运货物的总说明，它关系到装货港、卸货港、船名、货物的数量、金额、商品名称、规格等与进口方密切相关的问题。因此，进口方所开的信用证上规定以某种特定语言来缮制商业发票，以方便己方审单、付款、提货，这是完全可以理解的。但如果信用证上未要求其他单据也用西班牙文制作，则可以在各种文件中关于商品名称及其记述部分用西班牙文填写，其它部分，由于信用证没有作进一步规定，就不必用西班牙文写出了。

27. 假设买方拒付，但经过双方交涉后才付款。请问这期间的利息，是由通知拒付那天算起，还是从押汇日到付款日时间来计算？

从理论上讲，押汇期间的利息，应从押汇日到开证银行付款日之间的时间，扣除来回邮程所需天数，作为计算利息的日数。

但实际业务中，各地银行做法不尽一致。有的银行从通知拒付（如拒付是在正常期间内）起算利息；有的银行则从押汇日起算，有的银行只要付款日拖得不太久，则不另

收利息。

28. 向国外出口货物，如果信用证规定需要领事发票，但订单金额为 400 美元，并且分为两批出口，是否不需要领事发票？

领事发票（Consular Invoice）是出口方根据进口国驻在出口国领事馆制订的固定格式填写，并经领事签章的发票。其作用可以作为课税的根据；审核有无倾销情况；同时可增加领事馆收入。

领事发票只是某些进口国特别规定需要的，属于附属单据的一种。并不是所有国家开来的信用证都规定需要领事发票。象菲律宾，便规定货物金额在 444.00 美元以下就可免提供领事发票。

但是，如果信用证上规定需要领事发票，则不管其金额多少，需不需要领事发票，一律得无条件地按信用证规定提供领事发票。UCP500 第二十一条规定：“当要求提供运输单据、保险单据和商业发票以外的单据时，信用证中应规定该单据的出单人及它们的措辞或数据内容。如果信用证中没有这样的规定，只要提交的单据的数据内容能与提交其他所规定的单据不矛盾，银行将接受这样的单据。”反过来解释，如果信用证有规定需要上述单据中的一种，而出口商却没有提供，则银行会视为“单证不一”而拒绝接受。

29. 信用证上只写有数量及金额，装运人是否可以以较少数量及较高单价押汇（但尚未达到全部信用证的总额）？

应视不同情况区别对待。如果商品只有一种，而且信用证上没有另外的特殊规定，那么原则上要做到“比例取款”（Proportional Drawing），即不宜以很少的数量及很高的单价押汇，即使总金额还没有超过信用证的金额。否则可能被视为“不按比例取款（Unproportional Drawing）”而遭拒付。但是，如果商品不只一种，且信用证上没有标明单价时，不成比例的取款可以被允许。

30. 在信用证项下应以谁为汇票受票人？是银行还是进口商？

在信用证中，通常见的为凭汇票付款信用证，即受益人须依照信用证条件开发汇票并提示规定单据方可获得付款的信用证。但除此之外，也有不需开出汇票，只须提示收据或只需提示规定的单证即可兑款的，例如凭收据付款信用证和凭单证付款信用证。因此，如信用证中没有要求受益人签发汇票，则受益人不必开出汇票，可仅凭单据要求议付。如准备签发汇票，则该汇票上应以开证行为受票人为妥。

另按 UCP500 新规定，就议付信用证而言，开立信用证时不应以申请人作为汇票付款人。如信用证仍规定汇票付款人为申请人，银行将视此汇票为附加的单据。

31. 除了与信用证条件不符或所做的文件有错误或瑕疵以外，是否还有其它拒付的理由？都有哪些？

信用证（L/C）是银行向客户提供的银行信用。银行根据进口商要求，对出口商开出

信用证。授权出口商签发以银行或进口商为付款人的汇票，并保证对交来的符合信用证条款的汇票和单据履行付款义务。

由于信用证是一种银行信用，所以，除了与信用证条件不符或所做文件有错误或瑕疵外，若开证行破产倒闭，自然也会造成拒付（unpay）。此外，拒付还会由于以下原因造成，如开证行所有国政府实行外汇管制停止汇兑，或开证行所在国国内发生内战、政变等。

国际商会（ICC）400号《跟单信用证统一惯例》在免责条款第十七条中有如下规定：银行对于天灾、暴动、骚乱、叛乱、战争或本身事先无法控制的其他原因、或任何的罢工或关厂而中断营业所引起的后果，概不负责。除非特别授权，信用证在营业中断期间已逾期，银行恢复营业后，将不再据以承担迟期付款责任，或进行付款、承兑或议付。

32. 承运人将成本价（FOB）与海运运费分开报价。结果备货迟延，而改以空运（air freight），以便在信用证有效期内押汇。是否可行？是否会遭拒付？

信用证对出口方的付款保证，是在出口方依信用证规定装运货物，并提交符合信用证条件的单据的条件下提供的。而在本例中，信用证要求海运运输，若改为空运，显然已违反信用证条件，出口商无法获得信用证的保障。

在此情况下，出口方应立即与进口方联系，双方协商解决，如将信用证展期，或修改信用证允许空运，然后，出口方才宜采取行动，而不能擅自决定，以免遭到拒付。另外，如改以空运，贸易术语也应从FOB改为FCA（货交承运人）。

33. 我方以承兑交单（D/A）、付款交单（D/P）条件向国外出口货物，如果卖方将装运单据直接寄交买方，提单的收货人也是买方，如我方任找一银行托收，银行是否会接受？

在跟单托收中，出口厂商将货物装运出口后，在备妥一切必要的货运单据，如提单（B/L）、保险单、商业发票等，并签发以国外进口商为付款人的汇票，一并交给银行，委托银行向国外进口商收取货款。而此例中，卖方将货运单据直接寄交买方，因此银行对卖方的托收申请可不予接受。或者，仅以光票托收方式办理托收。

34. 国内某公司以成本加运费价（CFR）条件向叙利亚出口商品，目的港为叙利亚某港。由叙利亚银行（开证银行）签发信用证，并以美国某银行（保兑行）保兑后交给我方（该出口公司）。根据信用证条款规定买方保留货款的10%，需等该批货物运到目的港后，经买方书面通知才可以付剩下10%的货款。但当承运的船舶抵达目的港的外海后，该目的港港务局通知该船说：该港十分拥挤，命该船停靠该港的辅助港卸货。买方以未在约定港口卸货为由拒付保留的10%的余款。请问：（1）买方的这种拒付是否合理？（2）能否向保兑行要求偿付，有什么好方法？

国际商会（ICC）的《国际贸易条件解释通则》，在成本加运费价（CFR）条件下，卖方依约以自己的费用将货物在出口港装运上船，预付运费，取得提单（B/L）后，便算

履行了交货义务。买方则承担货物越过船舷后的一切风险，并向卖方交付货款。因此，在本例中，买方的拒付是无理的。既然规定货物已运达，就应付清余款。至于船舶未在规定目的港卸货，及由此发生的后果和产生的费用，不应由卖方而应由船公司负担，买方可直接向船公司索赔。

至于卖方是否可向保兑行求偿的问题，回答是否定的。因为信用证中规定 10% 的余额须经买方书面通知后才能付款，而现在卖方未能获得书面通知，便无法向保兑行和开证行求偿。所以，卖方只能直接向买方据理力争，要求其支付 10% 的余款。另外，需要指出，本例交易不是纯粹的 CFR 的交易。依信用证规定，若船舶中途出险，货物损失，买方似乎便可免于支付 10% 的余额。这显然不符合 CFR 条件。另外，在信用证中订有上述余额需待货物到达后经买方书面通知才可付款的条款，很容易给买方以找借口而拒付此余额的机会。因此，卖方应尽量避免此类条款的出现。

35. 在信用证交易中，哪些理由是拒付的正当理由？

原则上说，凡受益人出具的文件与信用证条件不一致，即存在不符点，均可成为拒付的理由。然而对于怎样的单据才算与信用证条件一致，除了《信用证统一惯例》中有原则性的规定外，只能从实务中寻找答案。但对于许多问题，人们的观点往往出现分歧。一般来说，构成不符点的情况有以下一些：（1）超过信用证规定金额；（2）信用证过期失效；（3）迟延装运；（4）提单、保险单据或汇票未正确背书；（5）未及时提示单据；（6）不清洁提单；（7）无法证明货物确已装船；（8）未足额保险；（9）货装甲板；（10）未按信用证规定保险；（11）保险未从提单签发日起生效；（12）短装。

36. 以到岸价（CIF）条件进口货物，出口方没有装船却伪造有关提货文件办理押汇，银行应如何处理才不致使开证人受到损失？

在银行审单时，应力求严格而谨慎。若能发现其伪造单据中的不符点，即可以此为由予以拒付。

另外，在信用证交易中，买方若发现卖方有欺诈行为，可向法院申请，发出禁制令，禁止开证银行付款。

37. 在“预付运费”条件下，运费付款地不在天津（离岸港）。信用证上交易条件无明显表示是“成本价”（FOB）还是“成本加运费价”（CFR），则押汇文件上应如何填写其交易条件？

既然已付清运费，且在 B/L 上也已注明“fright prepaid”（运费已付），则在押汇单据上应以 CFR 条件表示。

38. 如在信用证上有其商品的总数量与总金额，但却没有单价，在发票上有单价一栏，而经卖方依据信用证算出的单价却和合同上的单价不一致，在这种情况下，应以哪个为准才不致于遭到拒付？是否应请买方修改，或仅以信用证上的单价为准填在发票上？

国际商会（ICC）的 500 号《跟单信用证统一惯例》在总则和定义的第三条规定：信用证与其可能依据的销售合约或其他合约是性质上不同的业务。即使信用证中包含有关于该合约的任何援引，银行也与该合约完全无关，并不受其约束。”由此可见，信用证与买卖契约在本质上是完全独立的交易。信用证是开证行应开证申请人要求，向受益人（出口方）开立的付款保证书，保证在受益人提交与信用证条件相符的单据后进行付款、承兑或议付。银行与买卖双方之间的销售合同完全无关，只要受益人交出与该证规定相符的单据，即使与买卖合同不符，仍能获付。而买卖契约则是规定买卖双方权利与义务的文件，双方必须严格遵守。在此例中，若出口方根据信用证算出的单价填写发票，虽可从银行获得货款，但因其违反了买卖合同，进口方可以出口方违约为由要求索赔。因此，为避免以上问题，出口方应要求进口方修改信用证或销售合同，使二者一致。

39. 如果信用证规定提单上的收货人为进口商，并规定在押汇时，寄一份提单给进口商，而银行又给予接受押汇。如果将来货物被提走，又发生拒付，则押汇银行是否应负责任？另外押汇银行是否仅负责审核单证是否合乎信用证规定，而不论其内容是否合理或对出口方有无保障？

押汇银行，是应信用证受益人请求，承购或贴现信用证项下汇票（或单证）的银行。该银行根据表面上符合信用证条款的单据，进行议付，并对受益人享有追索权。

因为议付是银行的一种授信业务，故银行对押汇一般较慎重。本例中，信用证规定提单的收货人为进口商，且规定押汇时直接寄正本提单一份给进口商。在这种规定下，一旦遇有信用不良的进口商凭所获提单提货后，议付银行又挑剔押汇行寄来的单证而拒付，则出口商将蒙受损失。因此，信用证如此规定，对出口商并无严格保障，对押汇行，也失去了以提单作押的意义。所以，某些审慎的银行，往往要求在出口方开立赔偿保证书后，才办理押汇业务。

总之，银行根据受益人的押汇申请书和信用证办理押汇，即使事后遭到拒付，押汇行也没有责任。

40. 如果买方以金额的一半用支票支付，另一半用信用证支付，请问出口许可证的金额是不是包括以上两者？这种付款方式会不会影响到可以退税的出口物退税？如果买方愿以全部金额用支票支付，则卖方应如何处理？是否也可以申请出口许可证？

在出口业务中，如果外国进口商以预付货款方式支付货款，出口方可将该笔外汇先行结售外汇银行，即向外汇银行办理预缴出口外汇（advance settlement of export exchange 或 advance surrender of export exchange），并取得预缴出口外汇证明书。等货物备妥后，再以该证明书连同出口许可证申请书向签证银行申请出口许可证，办理出口。

在本例中，若进口商愿以支票支付全部金额，则出口方可办理预缴出口外汇，取得该证明书，进而凭以申请出口许可证。若支付条件为一半用支票，一半用信用证，那么出口商在收到支票后，同样可依以上程序申请出口许可证，但证上应将信用证及预缴外汇金额全部列入，才不致影响到出口退税的申请事项。

41. 青岛某出口公司向韩国出口一批货物，付款方式为 D/P90 天托收。汇票及货运单据通过托收银行寄到国外代收行后进行了承兑。当货物运到目的地韩国的釜山后，恰巧当时该产品市场价格上涨。进口人（付款人）为了抓住有利行市，便出具信托收据（T/R）向银行借取单证，先行提货。但货物出售后买方倒闭。请问：在此情况下，我方在汇票到期时能否收回货款？

代收行在本案中应承担付款责任，我方在汇票到期时理应能够收回货款。在 D/P 远期托收的条件下，进口人可以凭信托收据（T/R）在汇票到期前借单提货，但这要看这种凭信托收据（T/R）提货的便利是谁授权提供的而有区别。如果是出口人主动授权办理的，即出口人在办理托收时，指示银行允许进口人在承兑汇票后可以凭信托收据先行借单提货，这种做法，被称之为“付款交单凭信托收据借货（D/P、T/R）”，此种做法日后汇票到期收不到货款的风险由出口人自己承担，而与银行无关。如果凭信托收据提货的做法，是代收行自己向进口人提供的信用便利，在单据借出后，当汇票到期不能收到货款，则代收行应对委托人负全部责任。从本案例看，青岛的进出口公司并未授权代收行办理“付款交单凭信托收据借货”，而是代收行自己向韩国的进口商提供的，因此当韩国的进口商在货物卖出后又倒闭时，代收行在汇票到期后应负责向我方付清货款。

42. 国内某进出口公司与新加坡某公司签订了一项出口合同，合同规定 9 月份装船，但后来我方接到国外开来的信用证上将装船期改为：不得晚于 9 月 20 日，但我方与船运公司联系时得知 9 月 20 日前无船去新加坡，于是我方立即去电要求外商将装船期延至 10 月 20 日前装运。随后我方接到外商回电称：同意船期展延，信用证的有效期也顺延一个月。我方在 10 月 15 日装船完毕后，持全套单据向银行办理议付时，却遭银行拒付，请问：这是为什么？银行的拒付有无道理？

根据国际商会《跟单信用证统一惯例（400）》九条的规定，不可撤销信用证非经所有当事人同意不得任意修改和补充或撤销。信用证的开证申请人与受益人双方撇开开证行而对信用证内容进行直接修改属无效行为。对于信用证内容的修改程序应该是：如是受益人提出要求改证，则受益人应先将修改内容通知开给开证申请人，开证申请人同意后再由其开给开证行，而后开证行再通知通知行向受益人发出信用证修改通知书，这样的修改才能生效。从本案例的陈述中可以看出，我方提出改证后，外商（信用证开证申请人）未经过开证行而直接来电同意我方的改证要求，因此这种修改是属无效。开证行、通知行、议付行均未接到改证通知，仍按原信用证上的规定条款审单，因此当我方提交 9 月 15 日的货运单据后，银行以迟延装运为由就可以拒付。这是我方在修改信用证上应该吸取的一个教训。

43. 某单位分别出口三批货物，三个合同各规定以①D/P 即期，②D/A30 天，③D/A30 天托收方式付款。设寄单之邮程为 7 天，托收日为 8 月 1 日。如果不计银行合理工作时间，请问这三笔业务的提示日、承兑日、付款日、交单日各为何日？

①D/P 即期。提示、付款、交单日期均为 8 月 8 日。②D/P30 天，提示、承兑日为 8 月 8 日。付款、交单日为 9 月 6 日。③D/A30 天。提示、承兑、交货日为 8 月 8 日。付款日为 9 月 6 日。

44. 何谓“直接托收”？

直接托收 (Direct Collection)。所谓直接托收是指卖方 (即委托方) 将从卖方银行 (即寄单行) 获取的载有银行预先编号的托收表格 (Collection Form) 作为托收指示的基础, 由卖方将托收单据及已填妥的托收表格直寄买方银行 (即代收行), 同时卖方将已填妥的托收表格的副本送交卖方银行, 告知卖方银行他已将单据直接寄至代收行, 并载明下列事项:

a. 该笔托收适用 URC522 的规定;

b. 代收行将直接托收项下由委托人直寄的单据视同由寄单行寄出的单据, 即, 直接托收视同完全由寄单行处理的正常托收业务。直接托收项下, 由于委托人将托收单据自寄代收行, 由此加速了日常文书工作进度。国际商会在 1995 年 10 月出版的《URC522 评注》(即国际商会第 550 号出版物) 中明确指出: URC522 适用于直接托收。

45. 通过贸易商出口货物, 当结算后, 方知贸易商可能倒闭, 此时厂商仅有一张未到期的支票, 请问在押汇前如何应付?

厂商既已获悉贸易商可能倒闭, 则其持有的支票随时有可能因资金不足 (non-sufficient fund) 被银行退票, 使厂商蒙受货款落空的损失。如果厂商此时持有一张一般的即期支票 (大部分支票都是即期付款), 在获悉此消息后本可以立即提现或转帐, 但不幸的是, 厂商仅有一张未到期的“远期支票” (post-dated cheque), 到期前银行不予付款, 而等到支票到期, 贸易商可能业已倒闭。这时, 为了不使货款落空, 厂商有必要求助于银行授信。

保付支票 (certified cheque) 是银行授信的方式之一。为了避免出票人开出空头支票, 保证支票提示时付款, 支票的收款人或持票人可要求银行对支票“保付”, 即由付款银行在支票上加盖“保付”戳记, 以保证在支票提示时一定付款。支票一经保付, 付款责任即由银行承担。付款银行对支票保付后, 即将票款从出票人的帐户转入一个专户以备付款, 所以保付支票提示时, 无论出票人是否已倒闭或存款不足, 银行照样付款, 不会退票。本例厂商在押汇前似可以采用此对策, 在银行仍愿意对贸易商开来支票作“保付”时, 尽快将支票提交银行要求“保付”, 使票款从贸易商帐户转入专户以备付款。之后, 厂商就可以放心将支票贴现取得融资。支票到期后, 即使贸易商已经破产倒闭无力照票付款, 持票银行 (即题中所谓押汇银行) 亦不得追索作为背书人的厂商, 因为付款银行在保付后即成为支票的主债务人, 理应对持票人付款。

与保付支票相类似的另一种银行授信方式是银行保证书 (Letter of Guarantee)。当获悉贸易商可能倒闭而所持支票因未到期而不能提现或转帐时, 厂商可要求贸易商对未到期支票出具银行的付款保证, 以银行作为第二性付款人, 在贸易商倒闭时由银行付款。厂商

取得银行付款担保后，即可以据以向银行申请押汇取得融通资金。然而，在贸易商资信一贯不良的情况下，银行可能不愿开立这种付款保证，特别是当银行也获悉贸易商可能倒闭时，更不肯冒险担保。

当然，如果贸易商愿意以自身资产作抵押保证支票兑现，厂商也可视情同意，然后把支票和抵押品转押给押汇银行，凭“质押书”（letter of Hypothecation）取得押汇。

无论上述哪一种对策，都只是事后补救措施。在与贸易商作交易时，为避免发生此类事项，要事先对其资信能力作仔细调查，力求避免与资信不良的贸易商成交。在支付方式上，最首先考虑信用证方式（如可转让信用证）和预付款方式。在未了解对方资信状况的前提下，不应轻率接受对方开来的支票，如要接受，也应接受即期并有银行保付的支票，不宜收下其预签的“远期支票”，以免在支票到期前贸易商倒闭，最终使厂商蒙受损失。

46. 以付款交单（D/P）方式出口，在对方进口地代收银行收到托收银行所寄的单据以后即通知进口商来赎单，通常是否有一定期限规定，如果有一定期限的话，则超过规定期限的时候会发生什么问题？又进口商不来赎单的话该如何处理？

国际商会《托收统一规则》（332号出版物）第六条规定“遇有即期付款的单据，提示行必须毫无延误地提示要求付款；遇有即期付款以外的远期付款的单据，在要求取得承兑时，提示行必须毫无延误地提示要求承兑；当需要付款时，必须不迟于规定的到期日提示要求付款。”这里，规定了代收银行（即规则中的“提示行”）必须在收到单据后“毫无延误地”（without delay）提示付款或承兑。这是对代收银行提示付款或承兑的期限规定，至于何谓“毫无延误”，则无统一规定。一般认为应在收到跟单汇票的当天或下一个营业日内。

付款交单多指即期付款交单（D/P at sight），要求代收银行于收到单据后即提示给进口商见票。一经通知，进口商应于合理时间内前往赎单，否则即视为拒付。至于此“合理时间”（reasonable time）究竟为多久，应视各地习惯及交易情形而定。但通常在代收银行提示后一星期左右仍未付款赎单，则可视为拒付。但实务上也有以载货船只（或其他运输工具）到埠后，数天内仍未赎单才视为拒付。

还有一种远期付款交单（D/P at $\times \times$ days after sight），是指进口商见票并审单无误后，立即承兑汇票，于到期日付款赎单。承兑的目的是给进口商准备资金的时间。远期付款交单下进口商赎单的期限是汇票上的付款到期日。

由此可见，在即期付款交单方式下，代收银行提示付款时，进口商审单无误后即有义务立即付款赎单。在远期付款交单方式下，进口商在审单后立即承兑，而付款赎单期限是汇票上列示的到期日。如果审单无误后进口商不立即付款（或在合理时间内不赎单），或承兑后到期不赎单，即视为拒付。

在付款交单汇票遭拒付时，出口商宜迅速与进口商联系以求解决。至于是否应作成拒绝证书，则需视情况而定。通常以不作拒绝证书为妥。因为作成拒绝证书的唯一好处只是可以证明曾向进口商要求付款而遭拒付而已，同时也有不利之处。第一：作成拒绝证书所

支出之费用可能相当可观，尤其在拉丁美洲诸国。第二：作成拒绝证书，进口商的信誉不见得会有所损害，（因为他可以声称该项开发汇票之行为不当），反而会影响到双方日后的贸易往来。

如进口商拒付，代收银行应将拒绝付款或拒绝承兑的通知送交托收银行。托收银行收到通知后，必须在合理时间内作出进一步指示，如在通知送发 60 天后无托收银行进一步指示，代收银行可将单据退回托收银行。若在此期间收到托收银行进一步要求作成拒绝证书的指示，代收银行应请求当地的法定公证人或其他有权作出此证书的机构，如法院，银行公会，甚至邮局等，作出拒绝证书。这时，代收银行应先交出汇票，由公证人向进口商再作提示，如仍遭拒付，即由公证人按规定格式作成拒绝证书，出口商可以凭该证书对进口商提起诉讼。

为稳妥起见，出口商在托收时应在托收申请书中详细列明对各种可能发生情形的处理办法，例如遭到拒付时如何处理；款项收妥后如何通知，托收费用、风险由谁负担；拒绝证书如何开出等。如果要规定代收银行接到单据及汇票后提示期限及进口商付款赎单期限，也应在托收申请书中列明。因为托收申请书一旦为托收银行接受，即构成委托人与银行的契约关系。托收银行以此为根据指示代收银行照办，如有争执，亦以托收申请书为凭。此外，在托收中，有些国家的进口商有时要求按“当地习惯”把“单到”进口地理解为“货到”进口地，故意要求把“单到付款”改为“货到付款或承兑”。为防止进口商提出货到见票要求，可在即期付款交单的申请书加注见票付款时间，如：D/P at sight upon first presentation made by the collecting bank.（代收银行第一次提示时即期付款交单。）或将远期付款交单的“见票后”改为“出票日后”，如：D/P at × × days after date.（出票日后 × × 天付款交单。）

另外，为促使进口商按时付款，防止拖延，出口商可以在托收申请书和汇票上加注如果延迟付款赎单将加收利息，或提前付款赎单倒扣利息的条款，以保证及时、安全、如数地收汇。

47. 请问托收业务有哪些关系方？

URC522 在第三条中对托收当事方作有如下区分：

（1）委托人（Principal），指委托银行办理托收的一方，在进出口贸易中一般为出口方，即债权人。

（2）寄单行（Remitting Bank），又称托收行，指委托人委托其办理托收业务的银行，一般为出口地银行。

（3）代收行（Collecting Bank），即除委托行以外参与办理托收业务的任何银行，一般为进口地银行。

（4）提示行（Presenting Bank），属代收行范围，指向付款人提示单据的银行。代收行可以委托与付款人有往来帐户关系的银行作为提示行，也可以自己兼任提示行。

（5）付款人（Drawee），指根据托收指示向其提示单据之人，在进出口贸易中，一般为进口人，即债务人。

须指出，在托收业务中，上述当事方的划分并不是绝对的。例如，在“本地托收”（Local Collections）下，寄单行同时又兼任代收行。另外，在光票托收下，寄单行有时不再另行指定一家付款地的代收行。例如，出口商委托出口方银行 A 向进口方银行 B 托收一张以 B 银行为付款人的美元币值的银行汇票，当 A 银行在 B 银行开有美元帐户时，A 银行就可将美元汇票直寄 B 银行，要求 B 银行在对以其为付款人的汇票付款时贷记 A 银行在 B 银行的帐户，并以电报或航邮通知 A 行。在上述情况下，为加快收款时间，节省托收费用，A 银行就无需再指定另一家代收行向 B 银行收款。此时 A 银行充当了寄单行及代收行的双重角色。

48. 某公司经甲银行，以电汇方式汇付某客户乙在香港某银行的帐户，因需经过美国丙银行，而丙银行与香港的银行无往来，便转请美国丁银行汇付香港某银行某客户乙帐户。按平时，最多三、五天即可汇到香港某银行，但此次竟费了十八天才汇到香港某银行。因金额巨大，不但影响国外某客户乙的资金周转，而且汇率变动发生差额较大。在此情况下，银行是否应负责任？

对于本案例中银行是否应负延迟汇付的责任，应视具体情况而定。

电汇（T/T）是汇出行应汇款人的申请，拍发电报或电传给在另一国家或地区的分行或代理行（即汇入行），指示后者支付一定金额给收款人的一种汇款方式。从理论上讲，电汇方式速度应该较快，通常在几天内即可完成汇付，比如本案例中汇到香港某银行仅需三、五天即可。此次汇款辗转经过几家中间银行才汇到香港，花费了 18 天时间。造成这种结果，一种可能是甲银行与香港银行无直接通汇关系（即在香港无存款银行）所致，此笔汇款必须经几家银行作为中转站，而各中转银行在处理时均未有延误现象。如果属于这种情况，则银行不应对该笔汇款的迟收负责。另一种可能是美国的丙银行或丁银行，收到电报时未即时处理，或收到电报后，改按信汇方式办理，致使汇款耽误。在习惯上，甲地银行以电汇方式委托国外银行支付货款，而收款人不在其同一国家或地区时，该国外受托银行，也应以电汇方式解付。然而在实务上，受托银行却也有改用信汇方式处理。为避免发生此类情事，谨慎的汇款银行常在电文中加上类似于“please effect payment by cable（请以电汇支付）”字样。发生此种可能情况，如是由于美国银行处理电报的迟误，则查明后可追究其责任；如是因为汇出行指示有误，则甲银行应负责；如是受托银行未按汇出行“电汇支付”的指示办理，则可追究美国的受托银行；如是汇款人汇款指示不明造成漏洞，则由汇款人自负其咎，无权要求银行负责。再有一种可能是某家银行处理汇款时虽有迟延，但是由于某些不可抗力事件所致，比如罢工、战争、外汇管制等原因，则银行可以免责。还有一种可能是：银行为占用客户巨额汇款资金而故意拖延。在这种情况下，客户可以要求银行赔偿利息损失和汇率变动所带来的损失。

49. 因质量不符，出口货品遭拒付，运回费用太高，便电请代收银行代为拍卖。结果拍卖所得不仅不足支付仓储费及拍卖费，还被要求补付费用。这种情况，是否表明对方（代收）银行有恶意？（因事先并未接获通知拍卖价不足抵付费用），又如何防止这种情况

发生？

该托收银行的做法，可以认为违反了《托收统一规划》第九条：“银行办理业务应遵守信用，谨慎从事。”

首先，代收银行作为出口商的拍卖代理人有义务尽力维护其委托人的利益，以最有利于委托人的价格将货物拍卖出去。本例中，代收银行不能认为已做到这点。委托人因运费太高而同意就地拍卖，根据国际上“应按照一个与另一方当事人同等资格、通情达理的人处于相同情况中应有的理解来解释”的惯例，就地拍卖的含蓄条件应理解为：拍卖所得不应低于对此所付出的费用，否则委托人作为一个理智健全的商人完全可以指示放弃该货物。而本案例中的拍卖所得不足抵付各项费用，委托人反被要求补付费用，代收银行的这种行事方式属不“谨慎”的，所以作为出口商的代理人，代收银行有不可推卸的责任。

其次，代收银行作为代理人，有义务毫无保留地向委托人提供所掌握的一切情况，以便委托人考虑是否同买主成交；代理人不得在代理业务中受贿或谋取私利或串通第三者损害委托人利益。本案中代收银行事先并未通知委托人各项费用情况以及拍卖价不足抵付费用的情形，而擅作主张将货物低价卖出，使委托人蒙受损失，这也违背了“谨慎”的行事原则。况且，外销商品因品质不符遭拒付的情形，在信用证或付款交单托收时，照理不会发生。因为信用证和付款交单托收均是单据买卖，代收银行在收款交单时应强调“管单不管货”的原则。所以，除非单据中的检验证明书里载明品质不符，否则在进口商付款之前，进口商无法检验证明品质是否不符买卖契约，自然也不能以品质不符为理由而拒付。因此，就本案而言，究竟是由于品质不符而遭拒付，或是代收银行与进口商其他单位串通共谋所致，是很难判断的。如果后种情况成立，则完全可断定代收银行是出于恶意。况且，就拍卖一事而言，代收银行事先未作通知请示，事后未来通报却自作主张的做法已难避串通第三者损害委托人利益之嫌。对上述事实，代收银行自然难以辨别。

但是，应该指出，从本案条件至多只能判断代收银行的做法有欠合理及失之谨慎。国外代收银行应尽善意管理人的责任，这只是道义上的责任而已，代收银行对此并不负法律义务。《托收统一规则》本身并无法律效力，即使能够证明代收银行违反该“规则”第九条，也未必会得到法律认可。遇到此类情形，出口商（委托人）虽可提出异议甚至抗议，最后只得补足费用。

同时，也必须看到作为委托人的出口方也有若干疏忽之处。为防止类似情况再度发生，出口商首先应该在托收委托中明确规定付款交单的条件及托收银行、代收银行的各项责任义务，保证其严格按委托办事。其次，如遇拒付而运回费用太高决定就地拍卖时，应要求代收银行报告有关当地各种费用情况、预测该货物在当地市场的价格，再作进一步指示。如发现放弃货物比拍卖或运回都经济，就干脆弃之不理。再次，在拍卖前，委托人应向代收银行规定拍卖的底价，这个底价应足以支付各项费用。如拍卖时底价“失守”，则授权放弃货物，以免倒贴费用。

此外，为从根本上防止或减少托收出口的风险，在业务成交前，出口商一般应做好下列几项调查工作：进口商资信；进口地有关货物市场情况；进口国贸易、外汇管制法令和海关制度；进口地仓库保管情况及治安情况；还应事先找好值得信任的代理人，以便在遭

到拒付时代办存仓、保险、转售、运回等手续，以及调查对方是否领到必要的进口许可证或是否申请到外汇等事宜。在一些国家里，有时会发生进口地代理人或客户与政府有关部门串通起来以各种借口坑害外国出口商的情况，为避免此类事件，出口商应尽量利用自设或本国设立的驻外机构代理各项事宜。

50. 若货物抵达目的地而买方拒不提货，一方面和卖方讨价还价，但另一方面因买方和开证银行关系密切，已用担保提走货物，卖方发现后应向开证银行还是买方索赔？

在跟单信用证交易中，单据一般都在货物到达目的港前已交到开证行审核。根据“管单不管货”的原则，开证行有义务在审单无误后（即确认“单证一致”、“单单一致”后）履行偿付义务。如果开证行对单据提不出任何异议而又拒绝付款，作为受益人的出口商或作为第三者善意持票人的议付行就有权向开证行索偿。在本案例中，若开证行已接受单据并已付款，即为最终付款，没有追索权，不管以后买方是否拒提或怎样讨价还价，出口卖方均可置之不理；若开证行已接受单据但尚未付款，而买方却借口拒提与卖方讨价还价，卖方可直接向开证行索赔。

如果开证行审单后发现单据之间自相矛盾，或单据不符合信用证条件的规定，在经收单后7个银行工作日审单后，立即用电报或其他快捷方法通知寄单银行，并说明单据已代寄单银行保存或已退回该银行，否则，开证银行即失去拒付权利。因此，若开证银行拒付，则该货物的所有权及单据的所有权仍属于出口商或已由出口商根据“质押书”（Letter of Hypothecation）抵押给议付银行，开证行无权处理单据，更无权处理货物。

所以，如出口商所提出的单据与信用证条件不符，买方自有权拒绝接受单据，进而拒绝提货。但买方若一面拒绝赎单提货，一方面又经担保方式提货，则不仅同意签发担保提货书的开证银行须无条件履行付款义务，同时买方也须负履行清偿票款的义务。因为买方担保提货后，即构成与其“拒提”相抵触的行为，这种行为一经作出，买方对开证银行及其他关系人（如卖方，议付银行等）不能再就单证不符合信用证条款为理由拒绝付款。正因为如此，买方向银行申请签发担保提货书时，都向银行开出另一担保书，由买方负责一切后果。

同时需要指出，按照银行常规的做法，在处理担保提货时，都限于货运单据未到而货物先到的场合。银行在担保提货书中保证在货运单据送达后以正本提单换回提货担保书以解除银行的责任。船公司（或其他承运人）一般同意以担保提货，但银行需保证如遇第三方以提单正本提货而实际上已无货可提时，银行应承担一切赔偿责任。相反，如果货运单据已寄到，而买方仍要求办理担保提货，纯属非正常现象。就本案例而言，买方既然已拒提和拒付，那么包括提单在内的整套货运单据就返回到押汇银行或出口商的处置权之下。卖方或押汇银行有权处理该批货物，并随时有可能凭提单正本向船公司或其他承运人要求提货，这样，银行就承担对船公司的第一性赔偿责任。因此，银行如果在明知买方拒付的情况下仍同意签发担保提货书，就意味着它已失去正当的拒绝单据的合理理由，并承担买方提货的连带责任。所以，在正常情况下，银行不应同意买方一面“拒付”、“拒提”，一面又要求办理此种不正规的担保提货的做法。

综上所述，一旦卖方获悉买方已办理担保提货，即可通过议付银行向开证银行（即签发担保提货书的银行）要求立即付款。

51. 出口商所提出的货运单据与信用证规定略有出入，但押汇银行通融准予押汇，若买方对此故意为难拒付，试问因此而发生的损失应由谁负担？

出口商所提出的货运单据既然与信用证有出入（哪怕只是“略有出入”），即有遭拒付的可能，万一遭拒付，其损失应由出口商负担，而不能借口押汇银行已押汇而把损失转嫁给押汇银行。

在信用证交易中，出口商的义务是按信用证规定的时间、方式、地点来装货上船并提供符合信用证条款的货运单据。信用证交易的本质是单据买卖，开证银行凭正确的单据付款，如果开证银行审单后发现“单证不符”或“单单不符”，即有理由拒付。在开证银行与出口商之间往往有一个议付银行（即题中的“押汇银行”），它是替受益人（出口商）审单并决定是否押汇，而不是开证银行的审单付款的代理人。当议付银行审单无误后即买入跟单汇票。由于议付银行买入跟单汇票具备了以下五项条件：（1）票据表面完整正常；（2）票据未过期；（3）议付银行未发现前手曾被退票或拒付；（4）议付银行未发现前手权利有任何缺陷；（5）议付银行善意地取得票据并付了对价。所以议付银行是以第三者善意持票人的地位出现在信用证交易中的。议付银行作为善意持票人，其权利优于其前手，在任何情况下都拥有在遭拒付时对其前手（如出口商）的追索权。在本题中，押汇银行押汇后，将单据递交开证银行审单付款，一旦遭拒付，无论理由是开证银行倒闭，或是单据不符，或是无理拒付，议付银行都可对出口商进行追索。在使用远期承兑汇票的情况下，单据和汇票在承兑后即分离，议付银行掌握一纸汇票。这时对议付银行来说，已不存在单证不符的问题，议付银行可以在开证银行（承兑人）到期不付时，向背书人和出票人（出口商）进行追索。无汇票的场合，作为单据的持有人的议付银行，同样也可在开证银行拒付时（无论理由如何）向出口商追索。

如上所述，议付银行验单仅仅是帮助出口商检查单据以便要求开证行付款，并不象开证行、保兑行那样为其本身审单，也不象代付银行那样代表开证行验单，因而即使是议付银行把不符合信用证条款的单据押了汇，也不丧失对出口商的追索权。银行为了更有把握地肯定其权利（追索权和处理商品的权利等），在议付单据时，一般要求出口商签订“质押书”（letter of hypothecation），出口商以全套单据及其他资产作抵押品；如遇拒付，银行有权处理抵押品，如不足抵付，出口商负责补交；银行有权随时要求追加抵押品，出口商一定照办；银行可以出口商名义为货物保险，费用或损失由出口商承担。这种具结证书对议付银行的追索权起了一定保护作用。当单据不符而议付银行准予通融押汇时，议付行则可要求出口商出具担保书或赔偿书，承诺若开证银行拒付，出口商保证退还押汇款项。

无论是质押书或是担保书，都是保护议付银行追索权的凭证，而即使议付银行没有要求出具这些凭证，也不丧失对出口商的追索权。

52. 国外开来信用证如将卖方的公司全名或商品的商标的任何一个字母拼错，如因急

以出口，可否将押汇文件更正，这样做有无被索赔或拒付的可能？又《跟单信用证统一惯例》对此是如何解释的？

信用证是银行有条件的付款承诺，其“条件”就是：出口商交来符合信用证条款的单据，即做到“单证一致”和“单单一致”。受益人要想得到信用证赋予的权利，就必须严格遵守信用证所规定的各种条款（包括信用证中对卖方的公司全名或商品商标的拼写法，即使这种拼写法实际上是错误的）。如果受益人所提示的货运单据种类、内容与信用证所要求不一致，开证银行可以拒绝汇票的承兑或付款。这里所说的“一致”，是指“严格的一致”，并非指“大体上一致”。《跟单信用证统一惯例》（500号出版物）中第十三条规定：

银行必须合理地小心审核一切单据，从表面上确定其是否与信用证条款相符。本惯例所体现的国际标准银行实务是确定信用证所规定的单据表面与信用证条款相符的依据。各种单据如表面上有互不一致情况者，即作为单据表面不符合信用证条款论。

这一规定体现了信用证交易的“严格符合原则”。对此题中，出口方擅自在押汇文件上更改错误，则在交单议付时，议付行可能会以“单证不符”而拒绝押汇，即使议付行准予押汇，则开证行也有可能以同样理由拒付，即使开证银行也未予追究，凭单付款（这种情况极为少见），进口商也可能拒付。

在出口贸易中，如遇到类似情形，出口商不可自作主张在押汇文件中将错误更正，而应当酌情选用以下几种解决办法：（1）立即在收到信用证时审查其内容，如有错误或不当之处，应立即通知开证人（进口方），说明信用证上的错误之点，要求修改信用证，切不可贸然接受。这是最稳妥的做法，可避免交单收款时不必要的纠纷。（2）如果出口商已接受有错误的信用证，即负有提供与信用证条款相符的提单的责任，否则他将可能被合理拒付。这时，出口商的单据只能将错就错，按错误的信用证提供单据，切不可擅作更正，弄巧成拙。（3）如果出口商已接受有错误的信用证并在押汇文件中已作更正。若买方是多年的老客户，资信比较可靠，或本案货物在进口地销路好，则不妨以 L/I（Letter of indemnity）凭保押汇。

53. 某公司出口一批商品，货品规格等都符合要求，只是交货日期与信用证略有出入，但曾获买方电报同意，结果买方藉口拒付，请问该信用证的开证银行是否应负责付款？否则应如何使买方付款？如卖方无过失，买方拒付，开证银行又不负责，又该如何处理？

首先应该明确的是，在这种情况下，开证银行并无付款责任。因出口商未于信用证所规定最后交货日期以前装运，当然再也无法得到信用证项下的付款保障，开证银行自然无法负责付款。出口商虽然曾获买方电报同意接受延迟装船，但这是买卖双方事，与开证银行无关，除非买方正式经由开证银行通知出口商同意接受延迟装船的单据。根据国际商会《跟单信用证统一惯例》（500号出版物）第九条 d 款规定：“未经开证行、保兑行（如有）以及受益人同意，不可撤销信用证既不能修改也不能撤销。”这里所指的有关各方，是指信用证的四个主要当事人，即：开证申请人（买方），开证银行，受益人（卖

方)和通知银行。国际商会规定,非经该四个当事人同意,对信用证的部分和全部修改或取消均属无效。

本案中信用证装运期规定的修改,是在买卖双方之间进行的,而未通过另外两个当事人,即开证银行和通知银行,这显然与“UCP500 第九条 d 款之规定不符。故我方虽可出示进口方同意延期的电报,银行仍可拒绝收单付款。因此,在要求对证内有关条款进行修改时,如要求出自卖方,应先函电通知买方请求修改,如买方同意,则要敦促买方通知开证银行向通知行发出修改通知书,再由通知行转交卖方,信用证的修改方属有效。如修改要求出自买方,在不可撤销信用证情况下,则先由买方向开证行申请,由开证银行发出修改通知书致通知行,由通知行转交卖方。关于受益人对信用证修改的接受方式,UCP500 第九条 d 款规定如下:

“在受益人向通知修改的银行表示接受该修改之前,原信用证(或先前已接受修改的信用证)的条款对受益人仍然有效。受益人应提供接受或拒绝接受修改的通知。如受益人未提供上述通知,当它提交给指定银行或开证行的单据与信用证以及尚未表示接受的修改的要求一致时,则该事实即被视为受益人已作出接受接受修改的通知,并且从此时起,该信用证已被修改。”

虽然开证银行对买卖双方之间达成的修改不负责任,但买方应该对拒付负责。因为对买方而言,一旦同意卖方延迟装船交货,就应负有通知开证行改证的责任。买方一方面同意修改装运期,一方面又没有通知开证行改证,等到卖方或议付行单据送达后,又矢口拒付,这是极不负责任的。再者,买方同意修改装运期的电报已构成合同的修改,只要卖方提供除装运期外其他均符合合同的单据,就可认为卖方已按修改过的合同履行了其交货义务。买方虽可以单证不符为由拒付,但卖方亦可撇开信用证而仅以买卖合同,直接向买方索赔货款。就修改后的合同而言,买方负有不可推卸的付款责任。

必须指出的是,虽然卖方可凭已修改的合同向买方索赔,但这毕竟是一种较被动的做法。况且,在国际贸易中,这种合同纠纷往往是一场没有赢家的赌博,卖方即使胜诉,也要负担迟收货款的损失和诉讼费用。为争取主动,应力求避免类似事件,首先要尽量按时交货,如确不能按时,应在取得买方同意后,要求其通知开证银行改证,这样才能确保在卖方交单时立即取得货款,避免资金积压。

54. 拒绝卖方押汇可能是一种商业手段,但从贸易的角度上看,买方拒绝押汇,可能得不到任何经济利益。买方应如何运用拒绝押汇?

所谓拒绝押汇,主要是指开证行提出(或在买方申请下)开立不得议付或限制议付信用证,以此来阻止或拒绝其他银行对单据进行押汇的方法。开证行拒绝押汇(包括不得议付和限制议付)主要出于以下几个目的:

(1) 开证行出于竞争的需要有意识地把该笔押汇业务留给它自己的联行或给它指定的代理银行来做。

(2) 由于信用证本身条款复杂或有些问题,需要特别注意审查单据,开证行希望保留信用证条款的解释权,自己掌握审单或由指定的联行、代理行独家经办,它们可以准确

体会开证行的意图，从严掌握。

（3）不得议付信用证一般在开证行所在地到期，这样可以使开证行能有效地控制出口商交单日期；而如果在公开议付信用证下，信用证在议付行到期，议付行只负责在期限内议付押汇，至于单据何时送达开证行则不作规定，这样不利于开证行控制出口商或出口地银行的送单时间，不利于开证行及时收到单据。

我国在以信用证方式进行的进口贸易中，一定程度上可以利用拒绝押汇的办法来保证我国银行（主要是中国银行）海外分支机构的业务，加强其国际竞争力；同时也可凭以掌握解释信用证条款和审核单据的主动权，确保准确地进口符合我们要求的商品；以及促使国外出口商按时交单，确保我方及时收到单据，在审单时间上争取主动。但是，也应看到拒绝押汇也有不利的一面。比如它限制或甚至剥夺了卖方融通资金的权利，使信用证交易在某种程度上类似于托收，卖方可能由于失去了这样的融资机会而不愿成交，或在价格条件上趁机加码。但在当今各国竞相出口，急于对外推销商品的条件下，许多外国出口商仍不得不接受这种拒绝押汇的信用证。

还须指出，拒绝押汇信用证将会影响开证行所开信用证的广泛流通，不利于开证行扩大其在海外的影响。目前许多国家的银行都力争扩大其在海外的影响，许多国家的银行都力争使其开出的信用证得以公开议付，借以造成其国际声誉，扩大与海外各银行的业务往来。鉴于这种情况，我们应有针对性地利用拒绝押汇方式。我国银行在海外尚不为人所知时，可先开出不得议付或限制议付的信用证把业务留给自身海外分支机构。当业务进一步扩大，声誉逐渐树立起来后，可以适时地扩大信用证的议付范围，最后达到公开议付，使信用证得以流通。另外，应根据不同的交易选用不同的议付方式，对常规性交易可以准许公开议付，而对那些交易条款较复杂、单据要求较严格、对交单时期有特别要求的交易，银行可斟酌使用拒绝押汇来达到交易目的。

55. 甲公司于去年一月间以付款交单方式、到岸价格出口到智利铝餐具共四批，合计9000美元，将发票、提单等文件经由××银行收款，约三个月后才收到其中一笔货款，其它三笔不付款，经催促，约过两个月后该买方来信称货物损坏及为支付政府仓租，必需将该货品拍卖抵偿，甲公司以已损失为由即去信通知买方请求将损失及仓租费从本批货款中扣除，经取得商检及我国领事签证，甲公司同意赔偿，又过两个月又接到一笔货款，但所剩两笔约5000美元仍未付款，前后已过一年，请问遇此情况应如何处理？

首先，应弄清导致此类事件发生的原因。在托收方式中，出口商遭受进口商拒付风险的技术性原因主要有以下几种：

（1）交单条件为承兑交单或远期付款交单，而非即期付款交单。依据承兑交单条件，进口商只需在汇票上承兑即可拿到单据把货提走，汇票到期时，进口商可能拒付。在国外远期付款交单一般可由银行给予资金融通，改为付款交单凭信托收据（trust receipt）借货（D/P T/R）方式。进口商承兑汇票并出具信托收据，即可以“借货”方式借到单据把货提走。汇票到期时，进口商有可能拒付。即期付款交单才是真正的付款交单，进口商只有在付款后才能提货，因而较为安全。在本案中，出口商可能是采用了远期付款条件而让进

口商有机可乘。

(2) 在分批装运、分批付款、分批提货情况下,即使是即期付款交单,进口商也可能钻空子,将畅销的部分全部提走,留下滞销的部分置之不理。即使是即期付款交单,如果甲公司同意分批付款、分批提货,即意味着一部分货款事实上成为远期收款性质。本例中的出口商可能同意进口商一次赎单、分批付款,分批提货,进口商乘机对货物中畅销的部分付款,而其余部分则实际上被拒付。另在1996年1月1日起实行的《托收统一规则》第十九条“部分付款”中规定:“关于跟单托收,仅在托收指示书有特别授权的情况下方可接受部分付款。除另有指示外,提示行仅在全款款项业已收妥时,方可将单据交与付款人,提示行对因延迟交单产生的后果不负责任。”

(3) 托收委托指示不明,代收银行擅作主张。这可能是由于出口商托收委托书中没有严格规定各项交单条件,造成代收银行对委托的随意解释,并不经过委托人而自作主张。比如,委托书中没有防范进口商利用“当地习惯”的条款文句,代收银行擅自按当地“货到见票”的商业习惯办理交单事宜;或代收银行自己决定将单据借出;或是代收银行单方面把付款交单改为承兑交单办理等等。

以上三种技术性原因均造成了一定的漏洞,不讲信用的进口商可借以拒付,使出口商陷于被动局面,本案可能正是由于这些技术性原因导致的。遇到此类情况时,出口商应区别不同起因据理力争。如果出口商在托收委托中已明确指示逐批即期付款交单,而代收银行只收其中一批货款,其余汇票只作承兑即交出全部单据,这显然是代收银行不按指示办事的责任。如果委托中规定远期付款交单,但代收银行自作主张改用D/P T/R方式,则其一切后果由该银行承担,远期汇票到期后可以向代收银行索款。如果进口商已在各张汇票上承兑而到期不付款,出口商即可根据票据法向承兑人追索。

本例中,出口商应对进口商迟延履行提出抗议,并要求赔偿损失,如对方一再无理拒绝,应及时提交仲裁或提起诉讼,而不应一味与进口商打函电官司拖延时间。因为如果进出口双方签订的是CIF合同,根据《1932年华沙—牛津规则》(CIF买卖合同的统一规则)第二十条IV款规定:“如果在货到目的地后的12个月内(货物如未到达,按通常可以到达之日起计算的12个月内)没有正式申请把争议提交仲裁或提起诉讼,则卖方或买方应当分别解除对方关于违约或因买卖合同引起的其他要求索赔的全部责任。”本例在货到后的一年里尚有5000美元货款未收回,而并没有正式提交仲裁或提起诉讼,这是甲公司的失误。

从此案例中,我们可以吸取一些教训,诸如:(1)出口商应力争采用即期付款交单方式;(2)在分批装运、分批付款、分批提货的托收中,出口商不能笼统同意“分批提货”,而应在同意前提出一定条件,如各种规格的货物必须按比例提取,配套的商品必须成套提取,分批付款,分批赎单等等;(3)在托收委托中,应严格规定交单条件,明确代收银行的责任义务,严禁其自作主张,擅改委托指示;(4)遇到对方无理拒付,一定要据理力争,不能一味纵容牵就。如果索偿不成,要及时提交仲裁或诉讼,切忌优柔寡断,贻误时机。为从根本上消除或减少风险,出口商在交易前应采取一些对策。最根本的是调查清楚进口商的资信和作风,然后根据实际情况灵活掌握;在交易前了解货物在进口

地的销售状况，当地商业习惯、外贸、外汇管制情况；事先选好合适的代理人；争取自办出口保险等等。

56. “拒付”都是出自买方的意思吗？按 UCP500 规定，银行审单期限为多少天？

在信用证交易中，有关各方所处理的都是单据，而不是货物。当一家银行被授权对凭表面所示与信用证条件相符的单据付款、承兑或认购时，被授权的银行有接受该项单据并对其付款、承兑或认购的义务。如开证银行收到单据，认为其表面所示与其信用证所规定的条款不符，则该银行须仅就单据本身决定是否承担其未按照信用证条件办理上项付款、承兑或认购的责任。这在《跟单信用证统一惯例》（500 号出版物）第十四条已明确规定。所以在正常情形下，卖方所提出的单据假如不符合信用证条款，则不仅买方可拒付，开证银行也可拒付。当然，对有瑕疵（discrepancy）的单据，如买方愿意接受且愿意赎单，开证银行自然没有拒付理由。但有时候，买方虽愿意接受单据，却因财务状况恶化，显然没有赎单能力时，开证银行可能行使拒付权。尤其在远期信用证时更会如此。

但是，在大多数情况下，拒付都是出自买方。因为开证行虽是第一性付款人，但开证银行最终总会要求买方付款赎单，在单据不符时，要遭到拒付。而买方也常常以其他单据之外的借口拒绝付款，如单货不符，或对单据无理挑剔等等，这显然属于无理拒付，卖方或开证银行有权提出抗议。在极端例外的情形下，拒付也有出自卖方的意思。在此情形，可能是买卖双方企图蒙骗银行冒领货款所致。对此种类案案例，从事外汇业务的银行必须特别留心押汇客户的信用。

UCP500 第十四条 d 款规定：

“ I. 如开证行及/或保兑行（如有），或代其行事的指定银行，决定拒绝接受单据，它必须不得延误地以电讯方式，如不可能，则以其他快捷方式通知此事，但不得迟于收到单据的翌日起算第七个银行工作日。该通知应发给寄送单据的银行，或者，如直接从受益人处收到单据，则通知受益人。

II. 该通知必须说明银行凭以拒绝接受单据的全部不符点，并说明单据已代为保管、听候处理，或已退交单人。”

57. 请问 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对利息有何规定？

在远期付款交单方式下，托收指示书中通常注明：如付款人延迟付款，需加收利息。为此，URC522 就托收业务中的利息收取问题规定如下：

（1）当托收指示书中特别注明不得放弃利息时，如付款人拒付该项利息，提示行不得交单，提示行对由此引起的交单迟延不负任何责任。一旦付款人拒付利息，提示行负有向发出托收指示的银行通知此事的义务。

（2）如托收指示书明示应收取利息，但并未特别注明不得放弃利息时，如付款人拒付该项利息，则提示行可视情况凭付款和承兑或按其它条款交单，而不再收取该项利息。

（3）托收指示书在注明应收利息的同时，还应注明利率、利息期及计算基础。例如，托收指示书中可列明下述详细条件：“如付款人到期不及时承付汇票，请向付款人收取自

付款到期日至实际付款日的利息，利率为年率（365 天） $\times \times \%$ 。” [in case of the draft being not dully honoured by the Drawee at maturity , kindly collect from the Drawee an overdue interest at the rate or $\times \times \%$ per annum (365 days) from the original date of maturity to the date of actual payment .]

58. 请问 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对银行与货物的关系作何规定？

URC522 在 URC322 的原有基础上更加突出强调银行与货物的进一步脱钩，长期以来，人们公认银行在托收业务中只处理单据，而与货物或买卖合同无关。由于银行既不是承运人，也不是仓库保管员，而实际上，或许某些国家的当地法律也禁止银行充当上述角色，因此 URC522 在本条中特作如下规定：

（1）未经银行事先同意，货物不应直接发至银行，也不应以银行或银行的指定人为收货人，否则银行没有提货的义务，货物的风险及责任由发货人承担。

（2）未经银行同意，对于跟单托收项下的货物，包括货物的存仓及保险，即便做了具体委托，银行也无义务采取行动。另外，即使银行未按第一条 c 分条规定作出其不能履行有关货物的上述指示的具体通知，该代收行也不负任何责任。

URC522 免除代收行的上述通知责任是由多起纠纷所致。此类纠纷中委托人/寄单行声称其未收到代收行不能履行上述有关处理货物的指示的具体通知，因此要求代收行予以负责。为此，URC522 工作小组认为，委托人/寄单行在未经代收行同意的情况下将货物直接发至银行、或以银行或银行的指定人为收货人的行为严重违背了 URC522 第十条 a 分条的规定，这属委托人/寄单行违约在先，此时，即便代收行未能发出其不能履行有关处理货物的指示的具体通知，URC522 也不能庇护委托人/寄单行由此所遭受的损失，也就是说，URC522 免除了代收行的上述通知义务。

（3）即使银行为保护货物而采取了行动，该银行也不对受托保护货物的任何第三者的行为和/或疏漏及货物的处境和/或状况负责。这是因为银行在托收业务中始终处于代办地位。但该代收行必须将所采取的任何这种行动毫不延误地通知发出托收指示的银行。

（4）银行对货物采取保护行为所发生的手续费和/或费用由发出托收的一方承担。

（5）当货物做成以代收行或代收行的指定人为收货人，且付款人已用付款、承兑或其它条件接受了该项托收，则代收行安排货物的交付，即被认为是寄单行授权代收行如此做的。有时，由于疏漏，托收指示中未具体注明当托收交件已得到履行时货物即交付给付款人。例如，尽管已向付款人交付了单据，为使付款人得以提货，代收行/提示行可能还得向付款人签发一份放货单或提货单。按前述规定，代收行如此行事即视为已得到寄单行的自动授权。有人认为在托收条件已得到履行时，为使付款人提取货物，代收行采取的任何必要行动尚需得到寄单行的进一步授权，URC522 的该项规定的目的就在于消除上述误解。

（6）代收行安排放货后，有时另一方会声称货物错交。此时，代收行安排放货所承担的风险已超过了托收金额。为此，URC522 在本条中特别规定，寄单行须赔偿代收行根据寄单行指示或按上述第 5 项规定安排交付货物所承担的所有损失及开支。

59. 信用证上的条款若列明载货船只须靠码头，在洽订船位时，船公司在船期新闻版上列明该船将停靠码头，但该船抵达港口时却没有靠码头，以致买方拒付，在此情况下应如何处理？

处理此类问题时，应根据当时的具体情况。

一种情况是：船公司并未在提单上注明货船将靠码头，这已构成单证不符，出口商将单据送交开证银行或押汇银行时，银行审单发现提单上未注明货船将靠码头，确认为单证不符，并发出拒付电报或拒绝押汇，并退回所寄单据。只要信用证有效期未到，出口商仍可以找船公司加注货船将靠码头的文句，然后在规定期限内再次交单，开证行审证无误后应付款，出口商和开证行在信用证上的各项权利义务关系即告解除。之后无论货船是否真正停靠码头，甚至无论货船是否在中途沉没，开证银行和买方都无权向出口商索赔。而且买方亦无权向开证行拒付，而只能一面付款赎单，一面找船公司或保险公司索赔。

另一种情况是：船公司并未在提单上注明货船将靠码头的文句，这一疏漏瞒过了出口商、押汇银行和开证行的注意，开证行凭单付款。进口商审证时发现此漏洞，以单证不符为由拒付，并在期满后收回交付开证银行的押金。开证行审单后付款无追索权，又买方拒付理由完全合理，这时，银行只能作为货物所有人提货变卖，并无权向买方索求信用证金额与变卖所得的损失差额。

第三种情况是：船公司已在提单上注明货船将停靠目的港码头的文句。出口商或押汇银行已将提单交开证银行并顺利收到货款。之后货船到港，但并未靠码头。买方以此借口拒付。买方的拒付实属无理，违反了信用证交易是“单据买卖”的原则。开证银行有权命令买方赎回表面上正确符合的单据。买方只能持单向船公司或保险公司索赔。

或许还有一种与之类似的情况：船公司已注明货船将靠码头，但开证银行和买方在审单时已知货船实际上并未这样做。这时，开证银行可能由于买方拒付，自己也拒付，这也属无理拒付，出口商可以据理驳回。因为开证银行或买方都不得以实际情况来对抗单据的表面相符性（除非出口商伪造假单据）。在国际惯例中，卖方的义务就是按信用证条款将规定的货物装船并提供符合条款的单据，卖方尽到了这些义务后就有权取得货款。即使买方明知货物后来在运输途中灭失，亦不得推卸对表面上正确的单据所承担的付款义务，只得付款后向船公司或保险公司索赔。

至于船公司是否负责则视船公司所签发之提单有无类似下列的条款而定：

(1) The carrier or master , in the exercise of its or his discretion , may at any time , whether or not customary and without notice , require the goods to be lightered to or from the ship at the risk and expense of the goods.....或

(2) The company retains the option of delivery at all times from the ship's side , or from craft , bulk , at the risk of the shippers , consignees or owners of the goods , and all expenses incurred by delivery otherwise than from ship's side shall be borne by the shippers , consignees or owners of the goods.

如提单上载有类似条款，而在提单正面另外加注“Berth term”字样，则船未靠码头

时，卸货费用应由船方负责。反之，则即使船未靠码头，也不负责任。但是，船公司既在新闻版上刊登某船将在某港码头停靠，致使托运人误信，进而将货交其承运，则至少船公司应负担相当责任，并且该船公司因失信，信誉必蒙受损失。

60. 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对代收行或付款人缮制单据有何规定？

有时随附于托收单据的托收指示或任何其后的托收指示中要求代收行或付款人制作托收单据中尚未包括的单据。例如，委托人/寄单行可能要求凭付款人出具的本票（Promissory Note）或信托收据（Trust Receipt）交付商业单据。此时，如委托人/寄单行收到该种单据后方发现与其要求不符，则可能为时已晚，以致于无法再改正或替换单据。有鉴于此，URC522 在本条中首次规定：当寄单行指示由代收行或付款人缮制代收中未包括的单据（如汇票、本票、信托收据、承诺函或其它单据）时，寄单行须提供此类单据的式样及措词，否则，如由代收行/付款人自行制作/签署由其准备的上述单据时，代收行对由其或付款人提供的任何此类单据的式样及词语将不负任何责任。

61. 信用证上规定货款支付方法为 50% 见票即付，其余 50% 等货物运抵目的地，经当地有关商检局检验并证明符合甲级品后始付款，由于所装运货物（蒜头）已经国内商检局检验合格，并出具证明书，出口商即放心装运出口，该批货物出口押汇时，押汇银行当即支付 50% 货款，另 50% 货款以托收方式办理，以后，押汇银行接到开证银行通知称货物未能符合信用证规定的甲级品并附其当地检验证明，拒付托收部分的 50% 货款。请问：（1）依上述信用证的规定，货物未达到所规定的标准时，是否全部货款只能取得 50%？（2）既然该货物未能符合甲级品，出口商可否退回已领的 50% 的货款，而要求进口商原货退回，用以迫其付清余款？（因为蒜头经相当长时间后，早已发芽腐烂，绝对无法原货退回，或者进口商已出售完毕。）

（1）依上述信用证的规定，不能认为货物未达到所规定的标准时，全部货款只能取得 50%。因为据信用证规定，其余 50% 货款需经当地（进口地）商检证明符合甲级品后即付款，而如若商检不合格，照理不该一面收下全部货物，而一面只付一半的货款。除非信用证条款中已明确规定，否则，该信用证条款应理解为其余托收的 50% 部分须依契约的规定偿付。这就有必要了解双方在买卖契约中作何规定。如果规定货物不合检验标准要求价款折半（这种规定明显对卖方不利，卖方谅不至于接受这种契约条款），则本案的货物只能收取 50% 的价款；如果按通常情况规定品质未达约定标准以索赔补偿等方式处理，则全部货款不应只取得 50%。这时，卖方可以根据契约（买卖合同）对托收部分作减价处理，取回一部分托收价款。

（2）这里先假设买卖双方按通常惯例规定当品质未达约定标准时的处理办法。在这种惯例下，对品质未达约定标准的货物一般应作减价处理，除非减价幅度经双方商定为 50%，否则卖方可追回托收中的部分价款。在通常情况下当卖方所交货物与合同的品质规定不符，而买方已收到货物时，买方可以把货物退回，但必须采取合理措施保全该批货物，如果货物易于迅速变坏，买方可以把货物出售，但买方必须向卖方说明他从货物得到

的一切利益。如果出口商提出退回已领的 50% 货款并要求进口商原货退回，即使进口商无法将原货退回甚或已出售完毕，出口商也不能迫其付清全部余款，因为卖方违约在先，就算买方不能归还货物，也不能要求他付清 100% 的货物，一般惯例允许买方将易迅速变坏的货物（如本案中的蒜头）出售，只要求他向卖方说明其从出售中所获利益。卖方这时只能要求卖方从出售所得中扣除一部分作为双方商定减价后买方未付的金额支付卖方。所以，在卖方交货品质不符时，根据国际惯例，卖方并不能因买方已出售或无法将原货退回而要求其偿付全部合同金额，而只能对不符品质要求的货物以减价处理，或者由卖方运回（本案货物如运回卖方必定损失更大甚至分文不得）。

本案买方所安排的信用证条款卖方很有可能上其故意设置的圈套。首先买方在信用证条款中规定以目的港当地检验为准，这已为拒付写下伏笔。其次信用证规定只有 50% 金额即期付款，这也便利了买方拒付。况且，买方亦知悉交易货品经相当时日后会发芽腐烂，原货退回已不可能，这使他在讨价还价上更占上风；而且退货后买方仍可以卖方未完全履行合同为由提出赔偿要求。本案给我们的教训是：在出口贸易，特别是那些易腐烂变质货物的出口贸易中，出口商应力争采取即期付款信用证的支付条件（以全部货款金额开立），并争取以离岸品质为标准（即凭出口地商检证明为准），并在对方来证时仔细审查其条款，以免误入对方圈套，造成货款两空的后果。

62. 请问运费预付（Freight prepaid）时提单包括运费及集装箱的货场费用时，会不会成为拒付的理由？

一般运费预付是出现在 CFR 或 C. I. F 的成交条件。在这两种价格条件下，货物的运费均由卖方负担。国际商会《国际贸易条件解释通则》中 CFR 及 C. I. F 一节中“卖方责任”部分的 A3 作出了规定：“（卖方应该）按照通常条件及惯驶的航线，自费订立运输合同，将货物用通常类型可供运输合同货物之用的海船（非帆船），装运至约定目的港。”

所谓集装箱货场费用 CFS Charge，是卖方装船作业手续费的一部分，它属于货物越过船舷之前的费用（货物越过船舷是买卖双方的交货临界点及风险责任临界点），自然应由卖方负担，但该笔费用应是卖方自负，而不应该打入运费包括在货价之中（除非买卖合同另有规定）。

所以，运费预付时提单包括运费是理所当然，但把集装箱货场费用也包括在内一并由买方最终支付，在信用证或合同中没有特别规定时，可能会成为买方拒付的理由。但这种拒付有时显得过于牵强，因为在进出口贸易以 CFR 及 C. I. F 成交时，这项费用也有由买方负担的先例，而因此拒付的例子尚属不多。

63. 以分期付款方式从国外进口一批机器，卖方所交的机器不完整，尚有部分零件短缺，而当时曾致函卖方索赔，卖方也答应补足短缺的零件，且也来函言明该短缺件已装船寄出，但迄今均未收到。而买方方面已将短缺零件自行补足，且分 10 期付款亦付过 6 期，现是否可采取拒付，如可拒付，其手续如何？

本案以分期付款方式从国外进口大宗机器，其应付各期款项如果已由当地银行以银行

保证书或备用信用证 (standby L/C) 方式保证或担保, 进口商不宜拒付。因为这不但会影响与银行的往来关系和自身信誉, 而且也达不到迫使卖方及时解决问题的目的。因为进口商拒付后由银行对出口商付款, 银行付款后最终会向进口商索偿, 这样, 进口商与出口商的矛盾转变为进口商与本地银行的矛盾, 这显然与拒付目的背道而驰。在此情形下除进口商可直接向出口商交涉退还部分货款外, 还可请本地银行协助解决。若经多方努力仍然无效, 必要时可以诉讼法律迫使出口商赔偿损失。

在向国外采购机器设备时, 买方可以要求卖方出具质量保证书 (银行出口保函的一种, 由出口方银行开出)。若该笔进口贸易买方掌握有质量保证书, 就不用拒付, 而直接向开立此保证书的出口方银行索赔。

如果该笔进口贸易没有任何银行参与授信, 而是由卖方开出汇票经买方承兑或由买方开出本票交付卖方, 则买方可以借“拒付”迫使卖方及时解决问题。至于拒付的手续, 则很简单, 既可以向卖方明确表示将拒付汇票或本票, 也可以用实际行为来回答卖方, 即当卖方到期提示汇票或本票时, 买方不予付款。

买方决定是否拒付时必须明白一点, 那就是卖方拒绝理赔与买方针针对此举而采取的拒绝付款是分别由两种不同的法律来调整的行为。卖方拒绝理赔违反了合同法, 因为根据合同法在卖方交货品质不符合合同规定时, 买方有权向卖方索赔。而根据票据法, 买方既然已承兑了汇票或已开出本票, 就有到期付款的义务, 买方到期拒付是违反票据法的行为。在法律上, 卖方可以不问其拒付原因而要求买方付款, 卖方要求承兑汇票或本票的权利是受票据法保护的 (尽管卖方违反了合同法的规定)。

如果买方拒付的目的是为了迫使卖方及早理赔, 在拒付的技术上最好采用预先通知卖方将采取拒付的方式, 以此对其施加压力, 直到卖方同意理赔。

64. 某公司出口香港客户 240 斤/567 克象山牌糖水荔枝罐头 1050 箱, 装“桂海 482”轮。但由于装船日期已过信用证有效期, 双方议妥以托收方式处理。请问, 信用证下托收如何处理? 其对卖方风险如何?

信用证下托收业务是出口商利用信用证支付方式发生单证不符但无法更改的情况下, 经买卖双方确定而采用的一种做法。一般这种单证不符是装船期越过信用证有效期。信用证下托收业务与托收方式既有相同点又有相异之处, 而且, 信用证项下托收同信用证与托收相结合的“部分信用证, 部分托收”方式也不同。但就托收这一点来说, 都是以商业信用为基础, 银行不保证付款, 不管单据, 不管货物。信用证项下托收与托收方式相比较, 主要有以下区别: 一般托收以托收委托书办理, 信用证下托收要提供保函。托收支付方式是以买卖合同为依据, 而信用证项下托收则是以原信用证的内容为条件。因此, 在业务上, 托收支付方式的制单依据是合同条款, 而信用证项下托收则按原信用证内容制单。因此, 既然信用证项下托收是由于在信用证支付方式下发生单证不符不得已而采用, 在制单中又根据实际需要, 对信用证的某些条款作些变动来制。托收支付方式需要委托进口商当地的一家银行作为代收行, 而信用证项下托收则直接向原信用证上的开证行寄单并委托其收款, 不再另行委托代收行。

至于在信用证项下托收的风险，一般应认为比通常托收方式要大。因为前者本来就是在以信用证作为支付工具时发生单证不符而为之，且又无任何收款保障，如遇进口商资信欠佳或市场价格下跌，出口商可能会迟付或拒付。

实务中，使用信用证项下托收应非常谨慎，一般在不得已才采用它。如事先已知将发生单证不符，就应申请对方修改信用证而不先急于发货；如业已构成单证不符，可由议付行用“电提”或“表提”方式向开证行提出不符之处，开证行再征求开证申请人意见办理。

65. 对大型（金额较大）机器出口，分期付款或适当的付款条件如何规定才能对制造商有利而买方也能接受（当见票即付信用证对买方有困难时）？

对于大型机器的出口，其付款方式，通常分成两个部分，即于订约时（或稍后）支付一定数额定金（通常为10%至20%），其余款项则以分期付款方式，分期偿付。这种分期付款一般应要求银行授信以保证出口商按时如数收到货款。其通常的做法是：银行对分期付款部分（如货款90%）开出进口保证书，保证进口方对其中大部分（如货款的80%）价款凭出口商交来货运单据付款；其余小部分（5%），在设备安装完毕投产时凭厂方验收证书支付；最后一部分（如货款5%）在保证正常运转期满，凭保证期满书支付。银行的保证责任随进口商的按期支付而按比例递减，如届时进口商不按期付款，则出口商可以凭银行保证书向开证银行求偿。

以分期付款方式进口大型机器设备，在一定程度上解决了买方的筹资问题。对买方来说，采取分期付款比用即期信用证更为有利。买方不用一次筹齐全部货款，这对金额巨大的进口交易来说已是个不小的优惠，而且，最后一批货款在设备运转正常后才予清偿，这也保证了买方进口的有效性。对卖方而言，买方预先交了定金，并且绝大部分货款均可以在交付货运单据时或此之前收到，更何况交易有银行的信用保证，收回货款较有把握。所以，分期付款方式不失为一种既对制造商有利，而买方也能接受的支付条件。

除分期付款外，买卖双方还可以考虑延期付款方式。延期付款方式通常也可分为两个部分：买卖合同签订后，买方按合同规定预出口卖方一定比例（如货款的5%）的定金；其余部分（如货款的95%）由进口方银行开立保证书，保证进口方凭货运单据支付一部分（如货款的10%），其余部分（如货款的85%）延期付款，由出口方开出以进口方为付款人、经银行背书保证的若干张（如10张）远期汇票，每张汇票金额若干并另加利息，通常按每半年一期，分期偿还。或者，也可以由进口方开出远期本票并经银行保证，其原理和作用与使用远期汇票基本一致。

分期付款与延期付款方式都很适合于金额较大的进口交易，它们在操作上都须预付定金，都要求交单时支付部分款项，并且都有银行参与授信充当第二性付款人，这是二者的共同点。其不同的是，分期付款的绝大部分货款是凭单付款，仍然属于即期付款的一种，对卖方较有利（相对于延期付款方式而言）。而延期付款的绝大部分货款是在较长的时期内（如3-5年，长则10多年）分批定时支付并附有利息。所以从本质上说，延期付款方式综合了银行信用与商业信用，对买方相对有利。

延期付款方式对卖方而言不如分期付款方式有利，主要是因为它占用了卖方的资金，不利于其业务周转。为弥补这一缺点，卖方可以利用出口信贷（Export credit）以便利资金周转，扩大出口。利用出口信贷中的卖方信贷，出口商可以从本国银行取得利息优惠的融通资金；利用“福弗廷”，卖方可以将延期付款方式下取得的经银行担保付款的远期汇票和远期期票无追索权地卖断给银行（或大金融公司），并提前取得现款以保证其再生产和出口业务的连续性。

分期付款和延期付款方式，克服了即期付款信用证方式下买方进口筹资的困难，同时卖方制造商又能利用银行的付款保证和资金融通便利，这是目前大型机器设备出口交易中对买卖双方都较有利的付款条件。

66. 请问工厂与贸易商间的付款方式，为了使工厂免于被贸易商倒帐，其契约如何制订较为妥当？

就目前已有的付款方式而言，工厂为免于被贸易商倒帐，最好能在契约中约定凭信用证付款。对于有贸易商参与其间的进出口贸易，目前有两种信用证较为适合，即可转让信用证（transferable L/C）及背对背信用证（back-to-back L/C）。

可转让信用证是由贸易商要求国外进口商开出的以贸易商为受益人的信用证，贸易商受证后要求当地银行（通常是通知银行）以原证为基础将装运期、有效期、货物的单价和总金额缩短和减少，重新缮制一张信用证转让给第二受益人——厂商。厂商凭来证备货装船后，把符合信用证条款的单据交给转证的银行即可取得货款。至于贸易商，这时有权另制单据替换厂商所交的单据并交银行寄国外开证银行，从中赚取价差。在可转让信用证下，厂商与贸易商的受益人地位是平等的，他们均同时获得国外开证银行的付款承诺，在信用证有效期内，即使贸易商倒闭或因其他原因消失，也不会影响到厂商出口和收汇。

背对背信用证是贸易商根据国外客户开来的不可转让信用证（Non-transferable L/C）并以此证为保证，要求通知银行或其他国内银行以厂商为受益人另开的信用证（多为国内信用证）。背对背信用证的交易程序与可转让信用证大致相同。所不同的是，贸易商是背对背证的开证申请人，当地银行是开证银行，对厂商独立负责。这种好处是厂商与开证银行都在国内，对银行资信和当地各种法律制度、商业习惯和政府各项政策都较为熟悉，对收款较有把握。该种信用证可能的风险是万一贸易商倒闭，不负责任的国内开证行可能借机拒付，但这种情况较为罕见，即使不期发生，由于开证银行受国内法律管制，追回款项也较为容易。

以上两种信用证对厂商都有相当的保障，而且在实务上较为可行。当然，为获得绝对保障，厂商可以要求贸易商预付货款。但在大多数情况下贸易商不一定会接受。

另外，厂商还可以要求以工厂交货（EXW）即期付款方式取得贸易即期支票，或带有银行保付文句的“远期支票”（post-dated cheque）。当然，贸易商也可以用远期汇票或远期期票来结算，但厂商应该要求这些票据应载有银行付款保证。这样，厂商既有收款保障，又可获得融资便利。

总之，为免于被贸易商倒帐，厂商一般应要求银行参与授信以保证货款的顺利收回。

67. 票据有何特征？

票据之所以被称为以支付金钱为目的的特种证券，是因为它具有以下特征：

（1）流通转让性。票据上的债权可以通过背书转让或交付转让的方式予以流通转让。根据国际上通行的作法，凡记名票据，必须经背书才能交付转让；凡无记名票据，仅凭交付就可以转让。由于我国票据法规定的票据均为记名票据，因此其转让必须通过背书进行。

（2）无因性。持票人只要对票据债务人提示票据就可以行使票据权利，而对取得票据的原因，不负证明责任，即使票据的基础关系无效或有瑕疵，票据债务人仍应对持票人按票据所载文义负责。

（3）要式性。指票据的作成必须符合法定形式要求，如果不符合法定形式，就不能产生票据的效力。各国法律对于票据所必须具备的形式条件都作了具体规定，这些规定都是必须遵守的，当事人不能随意加以变更。

为加强票据权利，确保票据付款来促进票据流通，西方各国大都订有票据法。票据法是规定票据种类、形式和内容的法律规范的总称。票据法对票据的要件、转让、当事人的权利和义务、基本和附属行为、票据义务的解除及票据的遗失等都有详细规定。票据法一般与民法牵连较少，有相当的独立性和强制性。

目前世界上影响较大的票据法有两类，一类是以英国《1882 年票据法》为代表的英美法系，另一类是以《日内瓦统一法》为代表的日内瓦统一法系。《日内瓦统一法》是以欧洲大陆国家为主的 26 个国家协议的结果，两个主要文件的全称为：《1930 年汇票和本票统一法公约》，《1931 年支票统一法公约》。英美等国从一开始就拒绝参加日内瓦公约，他们认为，日内瓦公约主要是按照大陆法的传统制定的，与英美法的传统和实践有矛盾，如果参加日内瓦公约，将会影响英美法系各国之间已经实现的统一局面，因而一直拒不接受日内瓦公约。由于这个原故，现在世界上票据法已形成日内瓦统一法系与英美法系并存的局面。

68. 简要介绍汇票的种类有哪些？

汇票从不同角度可分为以下几种：

（1）银行汇票和商业汇票。汇票按出票人的不同，分为银行汇票（Banker's Bill）和商业汇票（Commercial Bill）。由银行签发的汇票为银行汇票，银行汇票的出票人和付款人都是银行；由工商企业开出的汇票为商业汇票。

（2）即期汇票和远期汇票。汇票按付款期限不同，分为即期汇票（Sight Bill or Demand Draft）和远期汇票（Time Bill or Usance Bill）。汇票上规定见票后立即付款的称为即期汇票。汇票上规定付款人于一个指定的日期或在将来一个可确定的日期付款的称为远期汇票。将来一个可确定日期的确定办法主要有三种：①付款人见票后若干天付款（At... days after sight），如见票后 30 天、60 天等；②出票日后若干天付款（At...days after date of draft）；③提单签发日后若干天付款（At...days after date of Bill of Lading）。

(3) 光票和跟单汇票。汇票按流转时是否附有货运单据,分为光票(Clean Bill)和跟单汇票(Documentary Bill)。光票是不附带货运单据的汇票,光票的流通完全依靠人的信用,即依靠出票人、付款人或背书人的资信,当事人信用较好的汇票易于在市场上流通。银行汇票多是光票。附有提单等货运单据的为跟单汇票,国际贸易中心的货款结算,绝大多数使用跟单汇票。

(4) 商业承兑汇票(Trader's Acceptance Bill)和银行承兑汇票(Banker's Acceptance Bill)。商业承兑汇票是由企业或个人承兑的远期汇票,商业承兑汇票是建立在商业信用基础上的。银行承兑汇票是由银行承兑的远期汇票,银行承兑汇票是建立在银行信用基础上的。

(5) 国内汇票和国外汇票。按流通地域的不同,汇票分为国内汇票(Inland Bill)和国外汇票(Foreign Bill)。国内汇票的出票地和付款地同在一国境内,汇票的流通也在国内。国外汇票的出票地和付款地是一方在国外或双方均在国外,汇票的流通涉及两国以上。

一张汇票往往同时具备几方面的特性,例如一张商业汇票,同时又可以是即期的跟单汇票或远期的银行承兑跟单汇票。

69. 信用证内没有规定两套单据合用一套提单是否接受时,国外开证银行以此理由拒付,是否合理?如不合理,应以何种理由反驳或有何惯例可循?

在通常情况下,一套提单只有一套其他单据(如商业发票、保险单、包装单、商品检验书、领事发票等等)与之配合,至于以两套其他单据合用一套提单的做法,在进出口贸易实务中很少见。对于这种情况,国际商会《跟单信用证统一惯例》(500号出版物)及此之前的历次版本中,既未规定可以接受,也未明言不能接受。在正常情况下,应不致遭到拒付,除非此种做法不符合进口地法令的规定,或增加了进口商的负担。

就本案而言,如果开证银行以此为由拒付,出口商及押汇银行可以其拒付无理由进行反驳,或以“统一惯例”中无明确规定为由令其接受,还可以要求开证银行解释在同一信用证项下以两套单据合用一套提单,其视为瑕疵的根据或国际惯例,如果开证银行提不出有力的证据,自然可以断定其为无理拒付。如认为有必要,提交法庭及仲裁机构处理。

另外,“统一惯例”有条款规定“银行对任何单据的形式、完整性、正确性、真伪性或法律效力……概不负责”,必要时可以此为据,将两套单据合用一套提单的情形解释为“单据的形式”问题,进而说明银行对此不应过多挑剔。

70. 卖方于信用证期限内,由于物价上涨要求加价,经买方去函同意加价,但买方并未修改信用证金额,在信用证期限已过后,卖方由于物价下跌幅度较大而自行装船运出,买方以信用证期限已过而拒绝提货。请问买方是否应对此负责?

卖方要求加价既然已经买方去函同意,即已构成对买卖双方原订的销售合同的修改。这时,买方即有依据已修改的合同修改信用证增加开证金额的义务,而事实上买方并未修改信用证金额,买方应对此负责。

至于卖方在信用证期限过后自行装船运出，似有不妥之处，但除非装船时日已超过所约定的装运期限，否则，卖方有权要求买方履行付款，也就是说，买方这时虽可免于凭信用证付款的责任，但并不能解除其根据合同条款的付款的责任。

所以，依据双方已修改的买卖契约，买方无权拒提、拒付，并有义务按加价后的金额支付货款。况且买方因未修改信用证，已属违约在先，其拒提、拒付的理由是不成立的。

买卖双方也可以商定，采取折衷的解决办法：买方同意付款，但因货物市场价格已大幅度下跌，卖方同意适当减价，按信用证原金额或稍低的价格收款。如达成此项妥协，买方应尽快报关提货，避免造成其他损失。

71. 进口商往往以单据上一些微小而且不会影响到提货以及转售获利的不符点为理由来拒付，而真正影响到转售获利的理由，例如品质不良，反而不能成为拒付的理由。请问将来有一天，《信用证统一惯例》会不会针对此点作若干合理修正？

要回答这一问题，有必要重申信用证交易的“单据买卖”原则。根据此原则，银行只对交来单据的“表面一致性”负责，银行处理的只是货运单据而并非货物。

信用证交易的“单据买卖”原则是符合国际贸易的特点的。现代国际贸易所采用的多是推定交货（constructive delivery）方式，即买卖双方仅凭代表物权的货运单据转让而不是货物的实际交付，来作为交货的标准。这是因为贸易双方通常远隔重洋，不便采用当场验收付款的方式；其次是由于货物运输时间长，货到付款不利于资金周转，而以单据转让代替真实货物交付的方式在一定程度上解决了这些问题，所以推定交货成为国际贸易普遍采用的原则。“单据买卖”的信用证交易原则正是推定交货原则的具体化。信用证交易是与买卖交易分立的交易行为，信用证项下的各个交易当事人除买卖双方外，都未曾直接参与买卖行为，也无法参与买卖行为，更不用说参与货物的生产、检验或装运。而且，当受益人提示单据向银行押汇时，货物已经运出，银行更是无法核对货物是否与单据所示完全相符。所以，银行既然无法直接参与买卖行为，那就只能就单据的“表面一致性”来论是非。

基于上述原因，《跟单信用证统一惯例》“总则与定义”中规定：“信用证按其性质是独立于销售或其他合同之外的交易，虽然信用证可能以该项合同为根据，但银行与该项合同则完全无关，也不受其约束。”并且还进一步强调：“一切有关方处理跟单信用证均以单据为依据，而非货物。”这就是通常所说的信用证的“自足文件”及“单据买卖”原则。

同时须指出，题目中所述的情况只是信用证的一个侧面，在大多数情况下，银行对单据的审核是与对真实货物的检验效果相一致的，验单在一定程度上等同于验货。而且，验货的权利既已在买卖合同中予以保护，则无须在信用证中重复。银行的主要业务是授信，在信用证交易中，它只能提供信用保证（如付款承诺）和融资便利（如议付押汇），以及尽其所能对单据负责，并不能做得过多过细而影响其本身特有的业务。况且，买方如欲保证货物的品质，则完全可在来要求提示单据中加列品质证明的单证，例如由当地的买方代理商或信誉卓著的检验部门来出具检验报告或公证报告等。

从历年来《跟单信用证统一惯例》的几个版本以及国际商会银行委员会（ICC Banking Commission）对此“惯例”的质疑意见来说，尚无迹象表明商会将针对此点作若干修正。而且，基于信用证交易的独立抽象性，恐怕《统一惯例》不至于规定货物本身有瑕疵可以作为银行拒付的理由。

72. 信用证上的装运时间过期，经客户电告同意付款，但押汇后，客户却来电要求折价，是否应接受或另有其它方法解决（此货出口时出口商凭赔偿保证书押汇）？

客户同意延期装船的电报已经构成对原合同的修改，他既已修改合同，也即负有通知开证银行修改信用证的责任。从本题看，客户显然没有通知开证银行改证，已应对此负责，而买方，其竟然来电要求折价，这属无理。对客户这种出尔反尔的行为，卖方应据理力争，他可以根据已修改的买卖合同证明其已如约履行义务，进而要求买方承担付款责任。

如仍无法解决，卖方就只有两种选择。一是屈服于客户的要求同意折价处理。这样做可能仍然能够拿到大部分价款，而且省去了诉讼的时间与费用，况且即使提起诉讼，卖方也未必有十足把握能胜诉，因为卖方延期装运，不能说毫无过失。而且从贸易关系立场而言，诉讼解决的方法必将破坏双方的贸易合作关系，特别在双方订立有长期合同的情况下，在决定是否起诉的问题时，必须深思熟虑。

二是诉诸于法律。这是万不得已的做法，因为如果卖方轻易妥协，就开了不好的先例，从而很难杜绝类似事件的重演。客户会认为卖方妥协是软弱的表现，以后可能会变本加厉进一步提出无理要求。诉讼时，卖方可以告客户违反买卖合同无理拒付（根据经客户同意而修改的合同也确实如此），至于信用证上卖方延期装船一事，完全可以抛开不理。

上述二法都各有利弊。另外，如果此时货物仍在卖方控制之下，且该批货物在当地市场销路较好或卖方能另寻买主也可以将货物再出售。卖方这种对货物的再出售权利是受各国法律和国际惯例的保护的，且买卖合同中通常也有类似的条款加以确认。一般认为，如果卖方已毫无过失地履行了其在合同中规定的义务而买方未能照约付款时，未收货款卖方有权行使再出售的权利（right to resale）将货物转售给第三者（但如提单已以背书方式转让给善意并付了对价的第三者，卖方即丧失再出售权）。再出售权利一经行使，原来的买卖合同即告撤销，卖方有权取得再出售货物的全部所得；如果在再出售中遭到损失，他还有权向违约的买方要求赔偿损失。

本案例给我们的教训是不应对国外客户过于轻信。在信用证交易方式下，当事人除了买卖双方外，只有不知内情的银行参与其间，任何买卖双方的私下协议都不能改变信用证的付款条件，要修改信用证必须取得买卖双方之外的开证银行的同意及通知银行的正式通知方才有效。否则，卖方不能轻信客户的一纸电文而草率装船出口。其次的教训是卖方最好能在合同中事先明确规定在买方拒付时的留置权、停运权及再出售权，以防不测。另外，无论卖方对本案决定将采取何种解决办法，都应尽速付诸行动，切忌耽时于往来函电官司，否则时间拖得久了，对卖方不利。

73. 请问除了利用信用证外，还可利用其他哪些方法进行国际贸易？其适用范围如何？请详述之。

国际间进行贸易和非贸易往来而发生的债权债务，要用货币收付，在一定的形式和条件下结清，这样就产生了国际结算方式。信用证是在国际贸易中最为广泛使用的结算与支付方式。除此之外，国际市场还习惯使用汇付、托收和银行保证书等方式进行结算。

（1）汇付。汇付，也叫买方直接付款，是买卖双方支付货款的一种最简便的方式。由进口方按照合同规定的条款将货款通过银行付给出口方。在国际贸易中，汇付除用于佣金、杂费、保证金等外，主要用于预付货款，即出口方收到货款后再装货交单。

汇付不是国际贸易的主要结算与支付方式，只在两国关系友好，资信可靠，已建立了巩固的密切业务关系的当事人之间采用。这是一种特殊的国际贸易结算与支付方式，往往在合同中作有如下规定：“买方必须在货物到达后××天内，按发票金额通过银行汇交货款，否则，因此造成的一切损失由买方负担。”也可由买方在指定银行先存入一笔款项，等收到发票后付款。

买方直接付款有三种不同的作法：

①订货付款。就是预付现款方式，卖方要求买方在订货时就预付全部货款或部分货款，并在收到货款后，立即或在一定时间内发运货物的结算方式。这是最有利于卖方的支付条件。实践中，使用不普遍，一般是在卖主按照买方提出的特殊规格制造出口商品时，才采用这种付款条件。采用这种付款方式，买方要冒占压资金和卖方不交货的风险，因此要求卖方提供担保。

②见单付款。就是卖方在发运货物之后，将有关装运单据寄交买方，然后由买方在收到单据后，按照合同规定，将货款通过银行汇付给对方。这种方式，卖方在收到货款前，就要把货物装运单交给对方，因而如买方拒不付款或拖延付款，卖方就要遭受货款落空或利息损失。所以除非买方信誉可靠，卖方一般不轻易采用这种方式收款。

③交单付现。这是以买方付款为卖方交单的条件，如买方不付款，卖方就不把货运单据交给买方的付款方式。它和见单付款的主要区别在于：见单付款是卖方先把货运单据交给买方，买方在收到单据后才汇付货款。交单付现方式，往往是在卖方对买方的资信和信誉不够了解时采用。在工厂交货 EXW 和货交承运人（FCA）合同条件时，往往采用交单付现或交货付现。

买方汇付货款的方式，可以有信汇等三种不同方式：

①信汇（mail transfer M/T）：由买方将货款交给本地银行，由银行开出付款委托书，通过邮局寄交卖方所在地银行，委托其向卖方付款。实践中，邮件用航空寄出。信汇费用较低廉，但因邮递关系，收款时间较慢。信汇委托书不加密押，只须签字，经汇入行核对签字无误，证实信汇的真实性后，方能解付。

②电汇（telegraphic transfer T/T）：是汇出行应汇款人的申请，拍发加押电报或电传给在另一国家的分行或代理行（即汇入行）指示解付一定金额给收款人的一种汇款方式。电汇收款较快，同时费用也较高。汇款人必须负担电报费用，所以通常只有在合同规定电

汇、金额较大或有急用的汇款时才采用这种方式。

③票汇 (demand draft D/D): 由买方向当地银行购买银行汇票, 自行寄给卖方, 由卖方或其指定人, 持汇票向卖方所在地的有关银行 (买方联系银行) 取款的一种汇款方式。票汇是以银行即期汇票作为结算工具, 由收款人持票登门取款。汇票除有限制转让流通者外, 经收款人背书, 可以转让流通。

(2) 托收。托收方式是由卖方 (出口方) 对买方 (进口方) 开立汇票, 委托银行 (第三者) 代为向买方收款的一种结算方式。

根据托收时卖方开立汇票是否附具各种单据, 可分为光票托收和跟单托收两种。托收时如果卖方只开具汇票, 委托银行向买方收款, 而不附具任何装运单据叫做光票托收。如果卖方不只开立汇票, 而且连同提单、保险单、发票单、装运单据一起交给银行, 委托银行向买方收取货款叫做跟单托收。在国际实践中, 光票托收通常只用于收取货款的尾数、佣金、样品费、代垫费等, 而大宗货款的支付通常采用跟单托收。国际贸易中, 托收一般是跟单托收。根据交单条件的不同, 跟单托收又可分为付款交单和承兑交单。

托收支付方式是建立在商业信用基础上的, 一旦进口商拒付, 出口商就要遭受各种损失。在付款交单条件下, 进口商在未付清货款前, 领不到货运单据, 货物所有权仍属出口商。如进口商拒付, 出口商还可将货物处理。但在承兑交单条件下, 一旦进口商承兑汇票, 即可取得货运单据, 提取货物。提货后进口商不付款或破产, 出口商就会遭受“货款两空”的损失。由此可见出口商采用托收方式有一定风险。而承兑交单要比付款交单的风险更大。因此, 我们在使用托收方式时应注意以下几点: ①必须符合我国对外贸易的政策。②必须了解进口商的资信情况、经营作风, 妥善掌握成交金额, 不宜超过其信用程度。③必须了解进口国贸易管制及外汇管制的规定, 防止货到目的地后不准进口或收不到外汇而造成损失。同时要了解当地对托收的习惯作法, 以免影响安全迅速收汇。如有些国家按照当地习惯, 无论付款交单或承兑交单都在货到后才办理付款或承兑。有些国家把远期付款交单按承兑交单一样处理。这种情况均需成交前了解清楚。④使用远期托收时应考虑适当的利息或适当提高出口价格。⑤托收方式的合同应以 C. I. F. 价格条件成交, 由我办理保险。万一货物中途发生意外, 还可向保险公司提出索赔。⑥托收单据种类、内容、份数应严格按照买卖合同的规定办理, 否则买方有权拒付。

(3) 银行保证书。银行保证书是保证书的一种。它是指银行应某项基础交易合同一方当事人 (即开立保证书的申请人) 的申请, 以其自身的信用向基础交易合同的另一方当事人 (即受益人) 为担保该合同项下的某种责任或义务的履行而作出的一种具有一定金额、一定期限、承担某种支付责任或经济损失赔偿责任的书面付款保证的承诺。

从银行保证书与基础交易合同之间的关系分类, 银行保证书可分为从属性银行保证书和独立性银行保证书两种。从属性银行保证书在法律上不构成一个独立契约, 它与基础交易合同是主从关系。独立性银行保证书是一种独立法律文件, 它与基础交易合同的条款及合同履行情况没有任何关系, 保证人的付款责任仅以某自身的条款为准, 因此保证人通常负第一性付款责任。

74. 请解释 D/A, D/P, F. I. 及 F. O. Term 的含义。

(1) D/A, D/P 是根据交单条件的不同划分的两种跟单托收的方式,即承兑交单和付款交单。

①承兑交单 (Documents against Acceptance, 简称 D/A)。承兑交单是指出口方于货物交运后,出具以进口方为付款人的远期汇票,连同各项货运单据,一并交给当地银行寄往进口方银行,进口方银行于进口方承兑汇票后,将货运单据交给进口方,由进口方于汇票到期日付款。承兑交单方式只适用于远期汇票的托收。

在 D/A 方式下,进口方只要承兑汇票即可取得货运单据,出口方即失去对货物的控制权,如果汇票到期日进口方拒付,出口方有货款全部落空的可能。因此,出口方在 D/A 方式下的风险较大。

②付款交单 (Documents against Payment, 简称 D/P)。付款交单是被委托的代收银行必须在进口商付清票款之后,才能将货运单据交给进口商的一种方式。D/P 又可分为即期和远期两种,即期付款交单 (Documents against Payment at Sight, 简称 D/P Sight) 是由出口商开具即期汇票通过银行向进口商提示,进口商见票后即需付款,货款付诸后才能取得货运单据;远期付款交单 (简称 D/P after sight) 是指进口商见票并审单无误后,立即承兑汇票,于到期日付款赎单。承兑的目的是给进口商准备资金的时间,同时,为维护出口商的权益,在付款之前,物权单据仍由其委托的银行代为掌握。但 D/P 远期的时限应该少于载货船只航程时间,一般应在 30-45 天最长不能超过 60 天。还要提请代收行注意,必须在付款后才能交单,不能擅自改成 D/A 方式交单。

远期付款交单还有凭信托收据 (Trust Receipt) 借取单据提货的变通办法,称为付款交单凭信托收据借单 (简称 D/P. T/R)。所谓信托收据是指进口商向银行出具表示愿意以银行受托人的身份代银行提货,承认货物的所有权仍属银行,并保证在汇票到期日向银行付清货款的一种书面文件。代收银行对资信较好的进口商允许凭信托收据借取单据提货,这是代收银行对进口商的一种资金融通安排,与出口人无关,因此付款交单性质不变。代收银行如果到期收不到货款,仍应对原委托银行负付款之责。有时由出口商主动授权银行允许进口商在承兑汇票后凭信托收据先行借货。在这种情况下其性质与承兑交单相同,如进口商到期拒付,出口商自己承担责任。

在 D/P 方式下,如果汇票遭到拒付,货运单据仍在代收行之手,出口方保有支配权,可以另作处理。换言之,买方在没有付清全部货款以前拿不到单据,得不到货物,一般不会造成卖方的货款两空。所以 D/P 方式的风险要小于 D/A 方式。

(2) F. I., F. O. Term 是指租船时的装卸条件。根据装卸费用由谁负担的不同,程租船一般有四种装卸条件。F. I., F. O. Term 是其中之一:船方不负担装货费用 (Free In, 简称 F. I.); 船方不负担卸货费用 (Free Out, 简称 F. O.)。我国所使用的各种租船合同大多采用 F. I. O. 条件,即船方不负担装卸费用 (Free In and Out)。

75. 托收与信用证的差别,是否仅在于托收须在银行拿到钱后才付款?

信用证结算方式是在托收方式的基础上演变出来的一种较完善的逆汇形式。两者除了

在付款时间上的差别外，在各自的特点、风险大小、结算程序及各自当事人之间的关系上还有许多不同，下面将一一详述。

（1）特点的不同。托收是出口商为向国外买主收取销售货款或劳务费，开发汇票委托银行代收的结算方式。托收的主要特点有：①属于商业信用，银行无检查单据及保证付款的责任。②如遭进口人拒付，除非另有规定，银行无代管货物的义务。③托收对进口人较为有利，可免去开证的手续及预付押金，还有可预借货运单据的便利。④托收可促进成交，增强出口商品的竞争能力，但收款无保障。

信用证是银行根据进口商的请求，对出口商发出的、授权出口商签发以银行或进口商为付款人的汇票，保证交来符合条款规定的汇票和单据必定承兑和付款的保证书。信用证结算方式的特点是：①开证行负第一性付款责任。②信用证是独立于贸易合同之外的自足文件，不受贸易合同的约束。③开证银行只凭信用证的条款办事，不管货物的真假好坏。只要单据表面符合条款就付款，否则不付款。④出口人要想及时顺利地收到货款，必须做到单单一致，单证一致。

（2）承担风险的不同。托收方式，没有银行的信用保证，买卖之间仅凭一张商业汇票，而汇票付款与否全凭进口商的信用，缺乏第三者对于买卖之间的交货和付款作出信用保证。因此，采取托收方式的风险较大。

信用证是把托收方式由进口商履行跟单汇票的付款责任，转由银行履行，保证进出口双方的货款或单据不致落空。同时使双方在资金融通上得到便利，从而有利于国际贸易的发展。

以信用证方式结算，对进口商来说，可以在付款后肯定地取得代表货物的单据，可以通过信用证条款控制出口商装货期限，可以通过适当的检验条款，保证货物装船前的质量、数量，还可以减少进口商的资金占用；对出口商来说，只要将符合信用证条款规定的货运单据交到出口地与他有往来的银行即可由该行议付单据，并以押汇取得货款，一般不必直接向国外付款银行交单取款，这样就可以增加保障，加速资金周转；对开证银行来说，开证银行代进口商开立信用证所贷出的是信用，而不是资金。银行开立信用证不必占有资金，而可得到开证手续费的收入，并且开证时先要求进口商提供一定数目的押金，当它未履行付款，还有出口商交来的货运单据作为保证，从而减轻了垫款风险。由此可见，采取信用证的结算方式风险比较小。

（3）结算程序的不同。托收和信用证方式都是逆汇方式，其结算程序详见图 8.2、图 8.3。

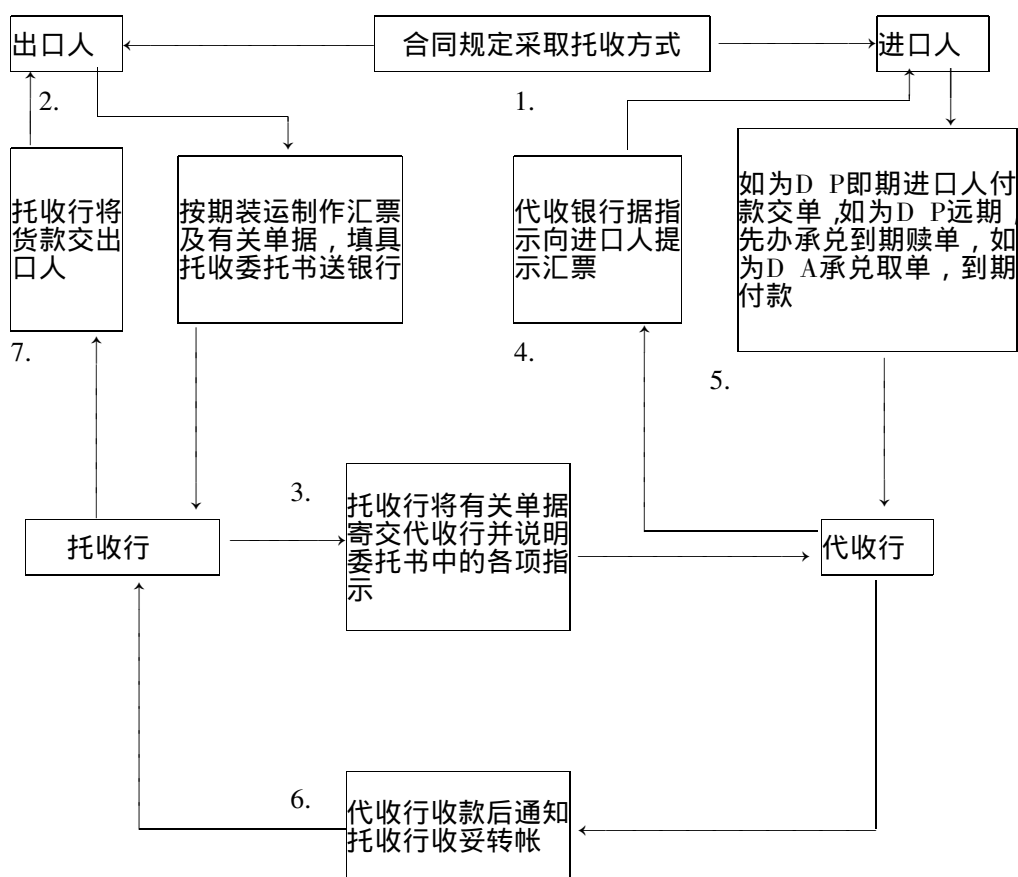


图 8.2 托收业务主要程序

（4）当事人及其关系的不同。托收的当事人有出口人亦即托收的委托人、托收银行、代收银行、进口人亦即付款人。进出口双方是买卖业务上的债权债务关系，出口人与托收银行是委托代理关系，托收行与代收行也是委托代理关系，代收行与进口人是银行业务关系。

信用证的当事人通常有开证申请人即进口人、开证银行、通知银行、受益人即出口人。他们之间的关系简而言之，进口人与出口人是买卖合同关系；开证银行与进口人之间是银行业务关系，双方的权利和义务由申请书确定；开证行与出口人之间是契约关系，双方均受信用证内容的约束；通知行与开证行之间是银行业务上的代理关系；通知行与受益人之间只是通知关系，前者负责核对信用证的印鉴或密押以判定真伪；受益人与议付行是业务关系；议付行与付款行是索偿关系；保兑行与开证行的关系是银行业务关系，保兑行一经加保便承担第一付款人的责任。

76. 贷款外购机械设备，利用何种方法来筹集资金较为有利？

与大型成套设备项目及技术的出口密切相关的三种出口信用的形式是卖方信贷、买方信贷和“福弗廷”。

买方信贷属于银行信用，由于银行资金雄厚，提供信贷能力强，高于一般厂商，故贷款外购机械设备时多采用买方信贷的方式，而很少采用卖方信贷。这是由于买方信贷本身具有的优越性决定的。对于进口方来说，（1）采用买方信贷，买方的工业及外贸部门可以集中精力谈判技术条款（设备质量、效能、交货进度、技术指标等）及商务条件（价格或付款条件等）；而信贷条件则由双方银行另订协议解决。由于合同系按现汇条件签订，不涉及信贷问题，可以避免信贷因素掺杂在内，使价格的构成混淆不清。（2）由于对出口厂商系用即期现汇成交，在货价之确定上，舍弃利息因素的考虑，就物论价，而一般进口商对商品属性、商品规格、质量标准及价格构成又较熟悉，这就使进口厂在贸易谈判中处于有利地位。（3）办理信贷的手续费系由买方银行直接付给出口方银行，费用多寡由双方协商规定，较之卖方信贷的手续费（由出口厂商直接付给出口方银行，但算进货价转嫁给买方）低廉。

买方信贷虽然比卖方信贷更有利于进出口双方洽谈贸易，组织业务，但其也有一定缺憾，那就是买方信贷牵涉的关系面多，手续也较繁杂。因此，有些进出口商在货价比较适合的情况下可以考虑采用牵涉面少，手续较为简单的卖方信贷。

利用“福弗廷”的手续也较简便，不需进口商多方联系，多方洽谈。但在“福弗廷”方式下，对进口商而言，利息与所有的费用负担均计算于货价之内，一般货价较高。并且进口商按要求觅取担保银行，对出口商开出的远期汇票进行担保时，要向担保银行交付一定的保费或抵押品，其数额视进口商的资信状况而定。这笔费用在利用买方信贷时是无须支付的。

因此，采用买方信贷对进口商更为有利。

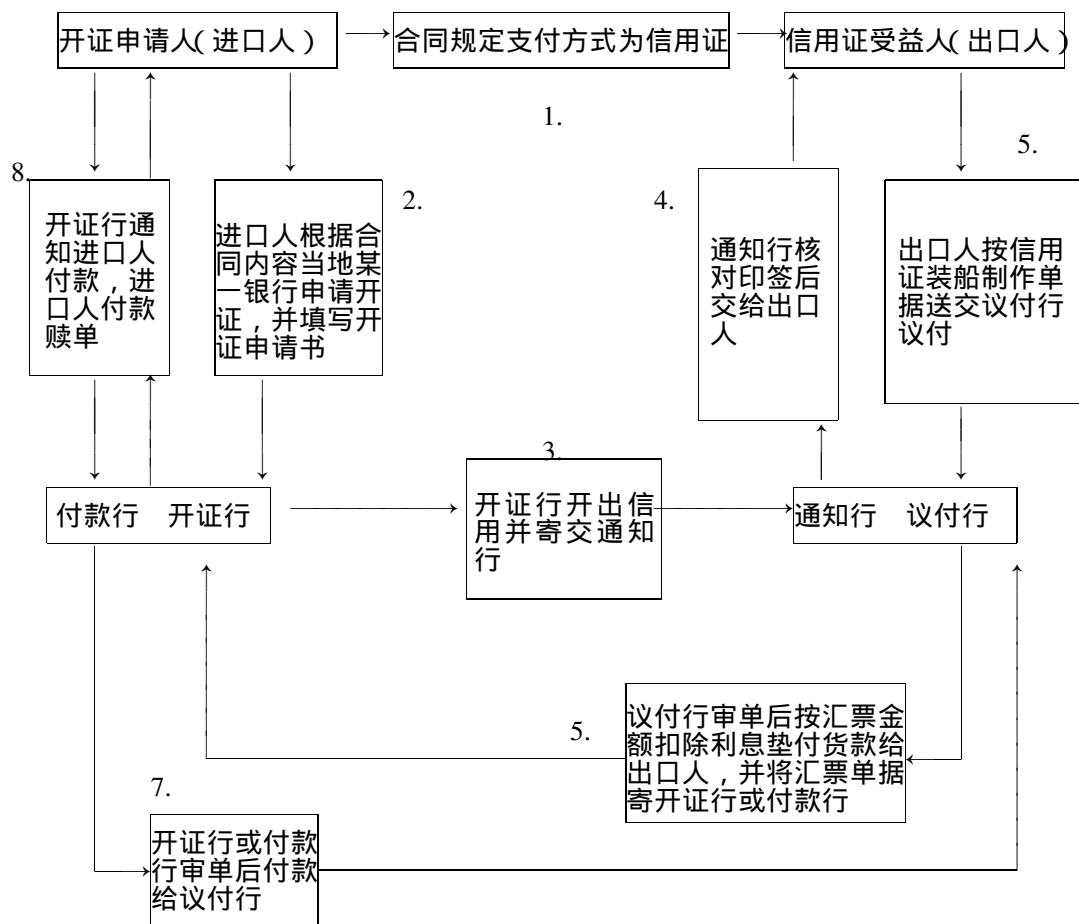


图 8.3 信用证业务流程序

77. 信用证为不可撤销，买方于收到装船货样后认为质量不合乎要求，而拒不提货是否合理？

这种作法是不尽合理的。在国际货物买卖中，卖方交付的货物必须与合同的规定相符是卖方根据合同作出的品质保证的一个基本内容。但是在实践中，由于商品特性、生产加工条件、运输条件和气候等因素的影响，卖方要做到这一点并非易事。因此，为了避免交货品质与合同稍有不符而造成违约，保证交易的顺利进行，往往在合同条款中做出某些变通规定。对于凭说明进行的买卖，则加公差条款或品质机动幅度条款，允许交付的货物的品质可以在一定范围内高于或低于合同规定。

公差条款一般应用在制成品的交易，有两种做法。一是只作出笼统规定，某些难以用数字或科学方法测定的项目的“质地、重量、尺寸、颜色均允许合理差异”。另一种做法是明确规定一定幅度的公差，例如“尺码或重量允许 $\pm 3-5\%$ 的合理公差”，在公差范围

内，买方不得拒收，也不得要求调整价格。

对于一些初级产品的交易，则往往在品质指标外，加订一定的品质机动幅度并辅以价格调整条款。允许卖方交货的品质可以与合同要求的品质略有不符，只要没有超出机动幅度的范围，买方就无权拒收，但可根据合同规定调整价格。这就是我国业务上所说的品质增减价条款。

此外，有的国家的法律（例如英国的货物买卖法）对卖方在交货品质方面所承担的义务有严格的规定，稍有违反，买方则有权拒收、撤约。而在国际贸易的实践中，卖方由于种种难以控制的原因，致使交货品质与合同规定不完全相符的现象时有发生，有的甚至是难以避免的。为了照顾这种实际情况，使交易得以顺利进行，目前，在适用上述法律规定的合同中，在品质条款中明确规定：如果实交货物有缺陷，与合同规定不符，买方不得拒收或撤约，但可要求损害赔偿。至于如何赔偿，则可由双方协商或通过仲裁解决，从而排除撤约的规定。联合国的国际货物销售合同公约，考虑了国际贸易中出现的实际情况，在这方面作出了比较实事求是的规定，提出了比较多的补救办法，只有在品质严重不符时，才给予买方撤约的权利。

因此，买方仅于收到装船货样后认为质量不合乎要求就拒付并拒不提货是不太妥当的，应该从实际情况出发，对货物的品质是否符合要求做出正确的、并符合国际惯例的判断。

78. 如以付款交单（D/P）方式出口，其货款未汇来，应如何索取？

付款交单是被委托的代收银行必须在进口商付清票款后，才能将货运单据交给进口商的支付方式。以付款交单方式出口，货款不汇来应当委托托收银行向代收银行催款，由代收银行督促进口商早日汇款。

《托收统一规则》中规定如委托人指定一名代表，在遭到拒绝承兑和（或）拒绝付款时作为需要时代理，则在托收指示书中应明确而充分地指明此项代理的权限。如无此项指明，银行对需时代理的任何命令可以不受理。

委托人与托收银行、托收银行与代收银行之间，是委托代理关系，所以托收银行与代收银行对托收汇票能否付款不负责任。对于汇票或附属单据，以及函件在邮递过程中遗失或延误，电报在传递中的错误、遗漏、延误等也不负责任。但托收银行、代收银行有义务遵照其委托人的指示办事，如因工作疏忽，未执行委托人指示，则应对委托人负责。

79. 何为远期付款交单（D/P after sight）？如有 90 天期的付款交单其到期日如何计算？又假若委托银行寄发单据的代收委托书上列有利息按 $\times \times$ 条件计收，代收银行是否有义务必须收妥？假定此利息付款人不愿负担，委托银行是否有义务做拒绝付款证明？

远期付款交单是指进口商见票并审单无误后，立即承兑汇票，于到期日付款赎单。承兑的目的是给进口商准备资金的时间，同时，为维护出口商的权益，在付款之前，物权单据仍由其委托的银行代为掌握。

规定远期汇票日期的方法有四种：（1）自出票日起算；（2）自签发提单之日起算；

(3) 自见票承兑之日起算；(4) 规定在某月某日付款。对于 90 天远期的付款交单的到期日则有三种计算方法即：自出票日起 90 天，自签发提单后 90 天，或自见票承兑后 90 天为到期日。一般地，D/P 远期的时限应该少于载货船只航程时间，一般应在 30 - 45 天最长不能超过 60 天。

如果代收委托书上带有收取利息条款，且利息汇票作为单据待收金额的一部分时，代收银行有义务收妥，不得放弃。《托收统一规则》(Uniform Rules for Collections) (即 522 出版物) 中关于利息、手续费和费用有如下规定：

“ 第二十条利息：

a. 如托收指示书明示应收取利息但付款人拒付这样的利息时，除非适用第 20C 分条外，提示行可视情况凭付款和承兑或按其他条件交单，不收取该项利息。

b. 当应收取这样的利息时，托收指示书须注明利率、利息期及计算基础。

c. 当托收指示书特别注明不得放弃利息，但付款人拒付此项利息时，提示行将不交单，且对任何交单迟误引起的任何后果不负责任。一旦拒付利息，提示行顺以电讯，或不可能时，无延误地以其他快捷的方法通知发出托收指示书的银行。”

当利息付款人不愿负担时，委托银行是否有义务做拒绝付款证明要看托收指示书对此情况是否有特别指示。《托收统一规则》对拒绝证书规定如下：

“ 第二十四条：托收指示书对于遭到拒绝承兑或拒绝付款时，是否需作拒绝证书（或采取其他可以代替的法律手续）应给予特别指示。

如无此项特别指示，与托收有关的各银行在遭到拒绝付款或拒绝承兑时，并无义务作出拒绝证书（或采取其他可以代替的法律手续）。

银行由于作出拒绝证书或采取其他法律手续而发生的手续费和（或）费用，应由发出托收指示书的一方负担。”

80. 出口商以付款交单、承兑交单方式交易可能遇到哪些问题？对于这些问题如何处理？

出口商以跟单托收方式向进口商发货，靠的是商业信用。由于托收方式是先发货后收汇，如果是远期托收，出口方还要在发货后一段时间才能收回货款，托收如果没有银行信用介入，出口商要承担全部货款落空的风险。出口商所负的风险是多方面的。例如进口商倒闭或无力付款；或者由于货物发运后进口地的货价下跌，借故不履行合同拒不付款；或者在货运单据到手后有意挑剔，借口货物规格不符、包装不良等，要求降价；或者进口商事先未领到进口许可证，或未申请到外汇，因而货物到达目的地时，被禁止进口或被没收或不准许支付外汇等等。承兑交单进口方在承兑后即可取得货运单据提货，出口方有钱货两空的危险。即使是付款交单，在进口方不履约的情况下，货物到达目的地后无人接受，也将发生仓储、保险等一系列费用，货物还可能发生霉变等损失，这一切出口方虽可和进口方索赔，但往往不能弥补全部损失。因此，解决这些问题的最好办法还是从防止这些问题的发生入手。

在采用跟单托收支付方式时应注意以下几个问题：(1) 了解进口商资信情况，如须

做托收，则先做即期付款交单，以后视情况再逐步放宽，金额不宜过大。（2）根据商品具体情况，对于品质稳定、市场价格波动不大的商品可以采用托收方式。（3）了解进口国家对于进口管制及外汇管制情况，特别是对于托收方式是否有特殊规定。如拉丁美洲的一些国家不论付款交单或承兑交单，一律在货到后才提示付款或承兑。（4）使用远期托收时要考虑利息因素。（5）使用托收方式时，应尽量做 CIF 的价格条件，由出口方办理保险，以免货物在途中灭失或发生损失。（6）合同如果没有规定递交单据期限，出口方应以尽快速度交单，缮制单据必须严格依照合同规定，正确无误。（7）了解进口地有关货物的市场情况、海关规定、进口地的仓库情况和治安情况以及对方是否领到必要的进口许可证或是否申请到外汇等情况。

此外，出口商一般还要在进口地事先找好妥当的代理人，以便在万一遭到拒付时，可以委托代理人代办货物存仓、保险、转售或运回等手续。

81. 承兑交单的起算日，依一般惯例从哪天开始起算？

承兑交单（D/A）是被委托的代收银行于付款人承兑汇票后，将货运单据交给付款人，付款人在汇票到期时，履行付款义务的一种方式。

依一般的国际惯例，承兑交单的起算日是付款人见票承兑日起。

例：D/A30 天（D/A at 30 days after sight）托收方式付款。设寄单之邮程为 7 天，托收日为 9 月 1 日。那么提示、承兑、交单日为 9 月 8 日。这日即承兑交单的起算日。起算日也包括在付款期限内，即本例中的付款日为 10 月 7 日。

82. 银行承作不足额的出口押汇是否有风险？

银行承作不足额的出口押汇有一定的风险。托收出口押汇（Collection Bill Purchased）是托收银行买入出口商向进口商开出的跟单汇票。出口商将汇票及全套货运单据交托收行收取货款时，如托收行认为这笔交易的货物销售情况良好，进出口商资信可靠，即可根据出口商的要求叙做托收出口押汇，买入跟单汇票，按照票面金额扣减从付款日到估计收票款日的利息及银行手续费，将净款付给出口商。如果只将净款的一部分不足额地付给出口商，那么银行承作的即是不足额的出口押汇。不足货款的部分在汇票到期日补足。托收银行作为跟单汇票的持票人，将汇票和单据寄至代收行向进口商提示。票款收妥后，归还托收行的垫款，并把不足货款的部分转交出口商。

银行承做托收出口押汇可以使出口商在货物装船取得提单时，得到银行的资金融通。但是托收方式属于商业信用，没有银行的信用保证，买卖之间仅凭一张商业汇票，而汇票付款与否全凭进口商的信用，由买方承担付款的责任，缺乏第三者对于买卖之间的交货和付款作信用保证。因此银行叙做托收出口押汇的风险较大。做不足额的出口押汇，一旦进口商拒付，银行做出口押汇的那部分不足额款项就要冒被损失的风险，所以许多银行不愿承做托收出口押汇。

一般地，银行主要是承做信用证项下的押汇，而且也要考虑开证行和受益人的资信，如资信欠佳，风险也较大，则叙做押汇的可能性也不大，除非是保兑信用证。

保兑信用证方式，开证行和保兑行负有两重保证付款的责任，托收银行在此方式下做出口押汇，在汇票到期日取得垫付款项有相当大的保证，因此风险也较小。并且，押汇是出口商以单据作抵，银行对单据拥有货权，如进口人拒付货款，银行有权处理货物。

83. 付款交单 90 天到期客户倒闭，未能收货款，出口商应如何补救？

在遇到这种问题时，要根据具体情况进行办理。

付款交单 90 天到期是一种远期付款交单，其实行目的是给进口商准备资金的时间，同时，为维护出口商的权益，在付款之前，物权单据仍由其委托银行代为掌握。

（1）如果船运单据在客户倒闭时仍在委托银行的掌握之中，那么这批货物的所有权仍属于出口商。出口商可以在进口地找好妥当的代理人，并委托代理人代办货物存仓、保险、转售或运回手续。如果货物属于易腐坏的食品类，则应当尽快在当地销售，用销售收入抵销费用，以尽量减少损失。

（2）有时由出口商主动授权银行允许进口商在承兑汇票后凭信托收据先行借货。在这种情况下与承兑交单相同。如果此种情形下，进口商由于倒闭而无法付款，出口商自己要承担责任，而无法向原委托银行催款。

（3）还有一种情况是出口方未授权代收行凭信托收据（T/R）提前借单，而在汇票及货运单据通过托收银行寄抵国外代收行，买方进行了承兑，且货物到达目的地后，恰巧这时行市上涨，于是付款人出具信托收据向银行借得单证。货物出售后买方倒闭，无力付款，自应由代收银行将货款如数拨给卖方（出口商）。尽管按照国际商会《托收统一规则》的规定，银行不承担付款人必须付款的责任，但在这笔业务中出口方没有授权代收行凭 T/R 提前借货。因此，一旦汇票到期代收行应承担付款责任。出口商可以根据具体情况向代收行提出交涉，而在通过协商得不到合理解决时，可正式进行索赔。

84. 如贸易非在信用证条件下进行时，进口、出口双方如何保护自己？

贸易非在信用证条件下进行，则一般就在汇付和托收方式进行。

汇付是买卖双方支付货款的一种最简便方式。由进口方按照合同规定的条款将货款通过银行付给出口方。在国际贸易中，汇付除用于佣金、杂费、保证金等外，主要用于预付货款，即出口方收到预付款后再装货交单。由于汇付方式是进口方先交款后收货，就要担负交款后收不到货物或货物品质、数量不合格的风险，所以这种方式有利于出口方而不利进口方。进口方为了维护自己的利益往往只在两国关系友好，资信可靠，已建立了巩固的密切业务关系的当事人之间才采用汇付的方式，并且要求出口方提供交货担保。

托收是出口方根据合同的规定于发货后，按发票金额出具汇票，连同各项货运单据，交当地银行委托其通过国外代理行，向进口商收取货款。托收与汇付相反，是出口商先交货后收款，从而出口商要担负进口商收到货物后拒付而造成的货款两空的风险。所以，采取托收方式对于出口商不利。如果出口商在国外有自己的机构，则风险较小。托收委托书是进口商为保护自己的利益而应当很好利用的。国外的进口商有时要求按照“当地习惯”，把“单到”进口地，视为“货到进口地”，要求把单到承兑改为货到承兑，有时还

要求把托收汇票写明该汇票不得在某特定日期之前、或某特定事件发生之前提示要求承兑，以拖延见票承兑时间。为了防止进口商提出货到见票的要求，可在即期付款交单的委托书中加注见票付款时间。对远期付款交单，为便利进口商的资金周转，可在委托书中规定分批付款，分批交单。为了促进进口商按期付款，防止拖延，出口商可以在托收委托书上加注如果延迟付款加收利息的条款。

此外，出口商为了避免不必要的损失确保安全收汇，在采用托收结算方式前要注意以下几个问题：

(1) 深入调查进口人的资信。在签订贸易合同前要对进口人的支付能力，经营作风和商业信誉作全面的调查，然后确定是否可以使用托收的方式以及掌握的授信额度。

(2) 托收银行和代收行的选择。托收行一般都为当地的银行，代收行大多由托收行规定，如进口方指定代收行，一般应满足进口方要求，但事先须征求托收行的意见再作决定，不要盲目接受，以防发生意外事故。

(3) 价格条件的选择。托收业务在货款未收妥前的一切风险均属出口人，因此原则上应选用 CIF 的价格条件，由出口方办理保险，这样，万一在运输途中出险可以得到赔偿。但如果进口国必须由进口人办理保险，而不得不采用 CFR 或 FOB 条件时，为了保障出口人的利益，可以投保“卖方利益险”(Contingency Insurance Clause for Seller's Interest)。

(4) 提单抬头人的做法。托收业务在货物装运后收款尚无绝对把握，为了掌握货物的所有权，提单的收货人应做成发货人指示或空白指示抬头，由发货人(出口商)背书，而不要做成进口人指示或记名式，以防万一遭拒付，货权已经转移，处于被动地位。

(5) 托收单据的种类和数量。托收单据一般必须包括汇票、发票、货运单据和保险单(对某些国家和地区出口的即期付款交单也可不用汇票)。如果需要其它单据应在贸易合同中订明，出口人应按合同条款如数提供。如对加拿大出口纺织品必须提供海关发票和普惠制产地证，否则进口人无法报关提货，也影响及时收汇。

(6) 注意了解进口国的贸易法令、外汇管制和银行习惯，以免影响安全收汇。例如：①有的国家规定进口商在进口某种商品时，必须事先领得进口许可证，否则货物不得进口，出口人应在装运货物前必须收到进口人寄来的进口许可证副本或是进口人已经取得进口许可证的通知信或电报。②有的国家的外汇管制条例规定，凡以托收方式进口的货款，先由进口人以等值的当地货币交给指定的银行，待批准后才能汇出(如苏丹、冈比亚、西班牙等国)，对于这些国家的托收要格外小心，货物装运后要与托收行密切联系，加紧催收。③有些中南美的国家银行视付款交单(D/P)托收方式为货到后付款，对于这些国家如做远期付款交单，应适当加收利息，如果提前付款可给以适当优惠。

(7) 及时向客户寄送副本单据。当跟单托收单据交托收行寄出后，应在商业发票的副本上注明代收行的名称及地址，及时向进口人寄送副本单据一套，以便对方主动与代收行联系，及时付款赎单。

(8) 在托收过程中出口人应随时与托收行密切联系，要健全托收记录与帐户检查制度，了解进口人承兑及付款的情况，如到期不付应抓紧催收。

（9）办理托收要参照国际商会的《托收统一规则》，即 522 出版物的各项规定。填制委托申请书，一般要明确以下各点：①如无特殊情况，应明确有关托收费用均由进口人负担，由代收行向其收取。②应明确如被拒付，代收行以何种通讯手段（航邮或电传）通知托收行，是否要作成“拒绝证书”（Protest）（“拒绝证书”须由付款人所在地的公证机构签发）。一般说金额较大的应用电传通知并作成“拒绝证书”，如金额较小则可用航邮通知，不必作成“拒绝证书”，以节省费用。③应指定一家在进口地的与出口商关系较好的客户或银行（可以是代收银行），作为必要时的代理人，负责在进口人拒付时代为保管货物、处理有关单据。④应明确规定如进口人延迟付款，是否加收逾期利息，利率多少；如果原为远期付款而进口人提早付款，是否减免利息。⑤应明确是否同意分期付款，分批提货。⑥应明确货款收妥后，代收行应以何种方式拨付，如用电汇应明确电报费由何人负担。

（10）按照合同的规定以及进口国海关的规章，做好托收单据，防止由于单据不齐或差错而影响货物的进口清关。

85. 若外方要求我方出口商品的付款条件为 50% 现金，50% 信用证，是否可以接受？接受后又如何处理？

这种情况要视现金结算是预付货款还是货到付款，以及外方的信用情况决定是否接受这样的付款条件。

国际贸易买卖双方从达成交易到履约交货，要相隔一段时间。进口方如预付货款则要负担出口方可能不交货的风险，若为货到付款，则出口方要负担货款可能落空的风险。信用证是一种银行信用，信用证支付方式是由银行提供信用从中担保，进口方不必预付货款，只需交付小量押金后，银行就向出口方开发信用证。进口方付清货款，即可取得货运单据。出口方提交货运单据就可向银行收取货款。和托收方式不同，银行不是接受委托代收货款，而是处于付款人的地位，只要出口方按信用证提供有关单据，银行就须付款，如果以后进口方拒付，由银行承担责任。信用证对出口商有以下两个作用：（1）银行担保作用。信用证可以保证出口人在履约交货后，按信用证条款规定向银行交单取款，即使在进口国实施外汇管制的情况下，也可保证凭单收到外汇。（2）资金融通作用。在信用证项下货物装运后即要凭信用证所需单据向出口地银行叙做押汇（即通常所说的议付），取得全部货款。在一些国家，出口商收到信用证后还可凭证向当地银行要求贷款，预支部分资金以供备货。因此，信用证对出口商取得货款有保证。

信用证是国际结算中最常用的方法。如果现金结算采取预付货款，那 50% 现金，50% 信用证的条件可以接受；若现金结算采取货到付款，且外方资信情况良好，我方作为出口方亦可以考虑接受这种付款条件。

若我方接受这种付款条件，且通过交易磋商，双方意见一致，交易即告成立，这时双方就构成有法律效力的权利义务关系。只要一方对另一方的发盘（发价）表示接受，无论是口头的、书面的、电报或电传的接受，都具有法律效力。由于在磋商时，往往只就其中主要条件达成协议，一般不包括交易的全部条件，而且，尽管双方在往返的函电中，已

经建立了合同关系，但还不是一个完整的文件，如果是口头达成的协议，则由于缺乏可靠的依据，特别是将来如果发生争议或诉讼时，就没有书面证明可以查核。而且接受是不能撤回的，为防止在我方接受后外方变卦，也需要一定的保证。所以在成交以后，都要作书面合同，对货物的品名、品质规格、单价、总值、包装、交货期（装船日期）、交货地点、运输、保险条件、支付方法、检验条款、不可抗力条款、仲裁条款以及索赔条款进行详尽的规定。目前，国外也有用谈话录音作为书面合同的代替，但一般仍是使用正式书面合同，一式两份，由当事人签署后，各执一份。

86. 请问 1996 年 1 月 1 日实施的《托收统一规则》（即 URC522）对承兑交单和付款交单有何规定？

按商业单据交单条件的不同，跟单托收又可分为承兑交单（Documents against Acceptance），简称 D/A；付款交单（Documents against payment），简称 D/P。

承兑交单是指代收行/提示行仅凭付款人对远期汇票的承兑即交付商业单据，一俟凭已承兑汇票交单，代收行/提示行对所交出的单据再不承担任何责任或义务，因为它们是遵照寄单行的指示行事的。

付款交单是指代收行/提示行必须凭付款人承付即期汇票或对托收单据付款而向付款人交单，由于代收行/提示行已按寄单行的指示行事，所以至此之后，它们对所交出的商业单据再不承担任何责任或义务。然而，实际业务中，银行仍然收到一些附有远期汇票，但要求付款交单的托收单据。这可能是由于某些出口方国家外汇管制方面的要求或出自出口商自身的特殊要求。然而，上述托收条件要求代收行/提示行必须在付款人于远期汇票到期日或之前对远期汇票的承付而交付商业单据（通常包括物权凭证）。由此出现的问题是，自代收行/提示行收到托收单据至付款人对远期汇票承付前的这段期间，托收单据所代表的货物可能已抵达目的地，但由于单据仍掌握在尚未得到款项的代收行/提示行手中，付款人尚不能提取货物，而此时，货物可能已卸至码头或其它约定提货地点并处于风险之中。尽管上述情形与托收任何一方当事人的利益明显不符，但由于托收指示要求附有远期汇票的托收单据必须凭付款交单而使得上述情形仍在令人遗憾的发生着。为此，URC522 首次明确规定：

（1）托收单据中含有远期汇票时不应规定商业单据要在付款时才交付。如托收单据中含有远期付款的汇票，托收指示书应注明商业单据是凭承兑（D/A）交付款人抑或凭付款（D/P）交付款人如无此项注明，商业单据仅能凭付款交付，代收行对因延迟交单所产生的任何后果概不负责。

（2）如托收单据中含有远期付款汇票，且托收指示书注明凭付款交付商业单据，则单据只能凭付款交付，代收行对于因任何迟交单据所产生的后果概不负责。

87. 采取浮动汇率时，请问出口商在签约时应加注何种条件保证？又，信用证上应如何规定才能配合前述保证条件？

浮动汇率实行以来，西方外汇市场各国货币汇价波动幅度很大，国际支付中的货币汇

价风险也随之增大，因此，如何避免和尽量减少汇价波动的风险，成为国际支付中的一个重要问题，为了避免货币汇价风险，出口商在签约时应规定支付何种货币和采取何种保值措施。

由于国际贸易支付，有个时间的问题，由于双方规定的结算货币在外汇市场上与各国之间的汇价经常发生变动，因此，对进出口双方来说，要避免或尽量减少货币汇价风险，就要结合对商品销售、购买的意图，以及国际商品市场的价格、销售情况等结合起来全面考虑在国际贸易谈判中选择何种货币成交。

货币选择的一般原则有：①在选择使用任何一种外币计价结算时，首先要看这种货币是不是自由兑换的货币。选用自由兑换的货币，就便于今后双方结算，随时可以兑换成其他货币，既便于资金的调拨和使用，也有助于转移货币汇价的风险。②在国际贸易中，为减少货币风险，对进口支付一般都希望争取多用软币（指该货币汇价不稳定，而且趋势是下跌的），出口收汇一般争取多用硬币（指该种货币汇价比较稳定，而且趋势是上升的）。而在非贸易外汇收付中，对收汇争取多收硬币，付汇则争取用软币。总之，一般对于资产、债权用硬货币，对于负债、债务用软货币，以减少汇价的风险。

由于货币汇价的风险是支付的时间所引起的，而支付时间又有长有短，所以承担汇价的风险也不相同。例如，一年以内的支付合同，承担汇价的风险就小些，而且可以买卖远期外汇转嫁风险。在实践中，执行货币选择原则，往往要根据交易的实际情况，灵活掌握。例如，当某种出口商品是畅销货时，出口商在谈判中可以提出用硬货币计价结算；若出口的某种商品是滞销品，则出口商为了打开销路，也可以接受用软货币计价结算，同时，采取相应的减少货币风险的措施。如果这笔软币货款是在签订合同三个月后收汇，为了避免软币汇价下跌的风险，就可以在签订合同的同时，将这笔外汇的三个月远期外汇卖出，先换成其他硬货币。

为了以固定的形式确定以何种货币进行国际结算，一般在信用证上都明确规定选择的支付货币。例如，某信用证规定“开立不可撤销信用证，以你方为受益人，金额以 RMB ¥3 960.00 CFR（大写人民币三千九百六十元整）为限”。或者在议付特别注意事项中规定“偿付办法：请议付行按信用证的同样货币开具即期汇票……。”

88. 某进口商要提出拒付时，向银行提出拒付的正确程序是怎样的？

进口商向银行提出拒付的申请，只有在银行审核单据发现单单不符、单证不符时才能被接受或予办理。在这种情况下，进口商作为开证人所应注意遵循的程序是：

（1）有通过修改信用证以使受益人（卖方）提交的单据与信用证（修改后）不符的可能时，必须保证有关信用证修改的指示或修改书本身必须完整和明确。

（2）按 UCP500 第十四条规定，如开证行及/或保兑行（如有），或代其行事的指定银行，决定拒绝接受单据，它必须不得延误地以电讯方式，如不可能，则以其他快捷方式通知此事，但不得迟于收到单据的翌日起算第七个银行工作日。因此，买方提交拒付申请的时间必须能让开证行有足够的机会审核单据及发出上述通知。

（3）在拒付申请中，开证人（进口商）必须说明单据的不符点并得到开证行核实证

明单据的确表面上不符合信用证条款。因为只有在此情况下，开证行才可能有权拒付或索回款项。

89. 以承兑交单交易，出口商有何较有效的办法防止进口商拒付？

承兑交单（D/A）是指代收行向进口人（付款人）交单，以进口人的承兑为条件。进口人承兑汇票后即可向开证行索取全部单据，而待汇票到期时再行付款。采用这种付款方式，出口人所承担的风险很大，因为进口人在未付款之前即取得全部单据，提走货物，一旦到期而拒不付款，代收行不负任何责任，出口人将遭受钱货两空的损失。因此要采取一定的办法防止进口商拒付。

①深入调查进口人的资信。在签订贸易合同前要对进口人的支付能力，经营作风和商业信誉作全面的调查，然后确定是否可以使用托收的方式以及应掌握的授信额度。承兑交单方式只适用于远期汇票的托收，并且只有进口人信誉良好的情况下才宜采用。例如我国的纺织品出口，目前只对港澳地区的自营或合资联营公司的业务采用承兑交单方式结算。②要严格按照合同规定办理出口制作单据，以防对方借机拖延付款。如托收的单据、种类、份数要与买卖合同要求的一致，否则买方有权拒付。③按 FOB 条件出口应投保卖方利益险，按 CIF 条件出口应投保出口信用险，并应由出口商负责保险，以保安全。

90. 信用证与付款交单在付款时（即拿文件时）有何不同？付款交单是否也有远期付款交单，最长为多少天？

信用证项下的交单付款为银行信用，以开证行为第一付款人，托收项下的付款交单为商业信用，出口商只能凭进口商的商业信用取得货款。故两者之间有着本质上的不同。信用证与付款交单在付款时有以下不同。

（1）信用证下的交单付款，从议付行到开证行或付款行都必须审核单据，只有单证一致时才予付款。而托收项下的付款交单，银行并无审单义务亦无承担付款责任。

（2）信用证下的交单付款不管开证申请人赎单与否，开证行都负责付款。而托收项下的付款交单，遇进口人倒闭或拒付时，出口人的货款就会落空。

（3）信用证下的交单付款不管市价或汇价涨落如何，开证行都应按规定付款。而托收下的付款交单如遇市价下跌或汇价变动时，进口人常借故拒付或拖延付款。因此，前者的风险较后者的风险要小。

（4）信用证下的交单付款因议付审单在先，开证行因单证不符而发生拒付的情况较少。但托收下的付款交单，进口人常在单据上挑毛病，稍有差错或不符的情况便要求降低货物价格或拖延付款时间。

（5）托收下的付款交单如进口人未获进口许可证或未获外汇，货物到达目的港后有被海关扣留、充公或没收的危险。或进口人只能付其本币，而使出口人不能及时收汇。不如信用证下的交单付款安全，只要开证行开出信用证后就要按信用证的要求付款。

在约定通过托收支付货款时，买卖双方还必须就付款时间进行约定，有即期付款交单，也有远期付款交单。如系远期付款交单，则必须明确付款的期限以及起算日或到期

日。目前，国际上对远期汇票的期限，常见的有 30 天、45 天、60 天、90 天、180 天，最长的为 360 天。超过这个期限的尚不多见。另按 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》第七条规定，托收不应含有远期汇票而又同时规定商业单据要在付款时才交付。如托收含有远期付款汇票，且托收指示书注明凭付款交付商业单据，则单据只能凭付款交付，代收行对于因任何迟交单据引起的后果不负任何责任。

91. 远期信用证和承兑交单有什么不同？

远期信用证（Usance Credit）是开证行或付款行收到符合信用证的单据时，不立即付款，而是等到汇票到期才履行付款义务的信用证。

承兑交单是被委托的代收银行于付款人承兑汇票之后，将货运单据交给付款人，付款人在汇票到期时，履行付款义务的一种方式。承兑交单方式只适用于远期汇票的托收。

远期信用证和承兑交单虽然都是付款人在远期才履行付款责任，但前者属于银行信用，后者属于商业信用，所以两者所表现的风险大小、付款交单的双方当事人及其关系，要求提交的单据各有不同。

（1）风险大小的不同。银行对开出的信用证无论其种类如何，只要单证相符，就要负付款的责任。因此，以远期信用证方式结算，出口商所担负的风险较小。

而承兑交单方式，进口商只要对汇票进行承兑后即可取得有关货物所有权的单据，提走货物。若承兑到期日，进口商拒付或倒闭，或有意刁难压低价格，出口商就要承担相当大的风险。

因此，除非条件适宜，在一般情况下很少使用承兑交单方式进行国际贸易。

（2）交单的当事人及其关系的不同。远期信用证主要有三种：银行承兑远期信用证、商号承兑远期信用证和延期付款信用证。银行承兑远期信用证是以开证银行为远期汇票付款人的信用证。银行承兑远期信用证项下的汇票，在承兑前，银行对出口商的权利义务是以信用证为准，在承兑后，银行作为汇票承兑人，应按票据法规定，对出票人、背书人、持票人承担付款责任。商号承兑远期信用证是以进口商为远期汇票付款人的信用证。这是出口商给予进口商资金融通的便利。一般是由议付行将汇票单据寄交开证行由其向进口商要求承兑，然后由开证行保存此项汇票和单据，并将承兑通知书寄给议付行，待汇票到期时，由进口商付款赎单。延期付款信用证与银行承兑信用证一样，交单双方是出口商和银行。

承兑交单（D/A）则是进口商对票据进行承兑，并负有到期向出口商付款的责任。

（3）所需单据的不同。远期信用证方式下，需要出口商提示的单据有：运输单据、保险单据、商业发票以及其他有关单据。

承兑交单方式下，只需出口商出具资金单据和商业单据。《托收统一规则》中规定“资金单据”是指汇票、本票、支票或其他用于取得付款或款项的类似凭证。“商业单据”是指发票、装运单据、所有权单据或其他类似的单据，或者一切不属于资金单据的其他单据。

92. 按 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》的规定, 托收指示书应具备哪些项目?

《托收统一规则》第四条“托收指示书”b 款规定: 托收指示书应适当地载有下列各项内容:

(1) 发出托收单据之银行的详情, 包括全称, 邮政及 SWIFT 地址、电传、电话、传真号码及参考号。

(2) 委托人、付款人及提示行详情。

(3) 托收金额及货币。

(4) 寄送单据清单及每一单据的份数。

(5) ①据以取得付款及/或承兑的条件。

(②据以交单的交件。

(6) 应收取的费用及/或利息, 同时注明是否可以放弃。

(7) 付款方法及通知付款的方式。

(8) 发生不付款、不承兑和/或与其他指示不符合时的指示。

93. 在何种情况下需要提供产地证明书?

产地证明书 (Certificate of Origin) 简称产地证, 或称来源证, 是一种证明货物原产地或制造地的证件, 在国际贸易中是出口商应进口商的要求而提供的, 需要产地证明书一般有以下三个原因。

(1) 非关税方面的原因。有些国家实行进口许可证制度, 对于不同国家确定不同的进口数量配额, 或者外汇配额。有些国家则采取其他一些限制进口的规定, 如对于不同国家实施禁止进口, 征收反倾销税和反补贴税, 采取某项报复措施等。阿拉伯国家对于进口货物的原产地证明书要求较严, 是因为他们对以色列货物实行抵制的缘故。

(2) 关税方面的原因。有些国家对于从不同国家 (地区) 进口的产品征收不同的进口税率, 一般有普通税率、优惠税率、最惠国待遇、普惠制、特惠税率以及临时税率等多种名目。

(3) 海关统计方面的原因。很多国家海关凭原产地证明书进行进口国别统计, 政府根据海关统计来检查进口许可证外汇配额制度的执行情况, 掌握国别地区政策和平衡双边进出口货物和外汇收支。

签发产地证明书的机构视信用证具体要求而定。如信用证对签发机构无具体规定, 根据《信用证统一惯例》(500 号), 银行可接受任何机构签发的产地证明书。不同情况下, 需要提供的产地证明书也是不同的。

①出口商的产地证明书。凡是信用证要求供货人提供产地证明书或信用证只要求提供产地证明书而未指定由谁签发的, 可提供出口商的产地证明书。

②中国国际贸易促进委员会产地证明书。中国国际贸易促进委员会相当于国外的行业性商会或类似的民间组织。凡信用证指定由贸促会或由商会等民间组织提供产地证明书的, 均可使用此项格式, 但在后一种情况下, 产地证明书中须加注如下声明 “China

Council for the Promotion of International Trade is the Chamber of Commerce for Foreign Trade in China. ”

③普遍优惠制产地证明书。普惠制是以给惠国为一方，以受惠国为一方，给惠国商人从受惠国进口适合的产品享受一种有利于受惠国的普遍的（对任何发展中国家都适用的）、非互惠的、没有歧视的关税优惠待遇，使发展中国家与发达国家在贸易上能开展有效的竞争。取得普惠制待遇后，必须向给惠国提供受惠国政府有关部门签署的普惠制产地证明书，即 Form A。只有新西兰和澳大利亚除外。

④欧洲经济共同体纺织品专用产地证明书，简称 EEC 纺织品产地证。根据经贸部 1979 年制订的《对经济共同体出口纺织品管理试行办法》的有关规定，对共同体出口的配额品种，需提供出口许可证和 EEC 纺织品产地证明书两种证书；“篮子品种”的第二组产品也要提供此项产地证。EEC 产地证是针对品种的配额和类别设计的。

另外，商检局产地检验证书在信用证指定产地证明书须由商检局签发的情况下才予提供；如信用证规定产地证由生产厂签发，则提供生产厂产地证明书。

94. 付款方式的“S/D”条件是什么意思？

S/D 即装船日期，Shipping Date。在装运港交货的条件下，有关装船日期（这里指装运时间）的规定，是合同的一个要素。有的国家法律规定，凡规定有装运时间的合同，卖方必须严格按时装船，不得有误；如提前或拖后，即构成违约，买方有权拒收货物，撤销合同，或要求损害赔偿。联合国《国际货物销售合同公约》也规定，卖方必须在约定的日期或时间内交货，如合同未对交货时间作出约定，应在合理时间内交货，卖方如提前交货。买方可拒收或接受。

鉴于装船时间的规定，对出口人来说，具有特别的意义。所以在拟订这个条款时，必须从货物的生产制造、加工实际出发，考虑到仓储、运输、港口、包装等各方面的条件，做到既能满足对方的需要，又切实可行，留有余地，以免陷于被动。

综观国际上各类买卖合同，对装运时间，大体上可分为下述几种办法：

（1）明确规定具体时间或期限。这种作法最为常见。其共同特点是时间具体、明确不容易发生误解。常见的有：①规定具体日期。例如：1997 年 8 月 15 日装运。按这种规定，卖方必须负在指定日期交货的责任，执行起来很不方便，只要货物、车船稍有耽误，就容易构成违约。故除非买卖现货，运输条件可能，否则，卖方一般不愿意接受这种条款。②规定具体期限。如某个月份，某两个月份，以至某季度。在这种场合，如合同无相反规定，卖方一般有权在规定日期内的任何时间装运货物。这种规定方法有较大的灵活性，较适合卖方在订约时尚未生产或收购的情况，以及交货时间比较容易受到运输和其它客观条件影响等特点，所以它是国际货物买卖合同中最常采用的一种规定方法。

（2）规定以某一特定的事件作为装船前提，最常见的是规定在买方开立信用证后若干天装船。在这种情况下，卖方除其交货责任是以买方开证作为前提条件外，其具体装船时间，还需取决于买方开立信用证的时间。这种做法一般适用于一些规格比较特殊或专为买方的需要加工制造、而且不容易转售给其他买主的商品。卖方为安全起见，只有在收到

付款保证后才着手生产或收购。为确保买方能按时开立信用证，卖方往往还加列有关买方开证时间的规定。对于一些买方急需或畅销的热门货，卖方也可在规定装运期的同时，还规定买方在装运前先付全部或部分货款，卖方收到规定的货款后再按日期将货物装船。

此外，有的交易，还可以根据需要，规定其它装运的先决条件。如，在船舶供求比较紧张时，卖方可在规定装运期的同时，争取订入“以租到舱位为准”的条款。

总之，买卖双方可以根据各自的需要、商品的性质、当时的运输条件等，商定出以不同的事件作为装运的前提条件，或装运期起算的标准。不过，这种规定的共同特点是装船是否进行，装运期是否起算，完全决定于合同所规定的条件是否得到满足。在这种情况下，如不能满足规定条件，当事人就必须对未能按时装运承担责任，但在实践中很难做到。

(3) 装运时间的某种术语说明。当前，国际上有些合同的装运期并没有规定具体的时日，只使用诸如“尽速装船”(Shipment as soon as possible)、“立即装运”(Immediate shipment)、“即刻装运”(Prompt Shipment)、“优先装运”(Shipment by first opportunity)和“有船即装”(Shipment by first available steamer)等。这些文句一般都含有即期装运的意思，但其具体意义不清，各个国家、各个行业和理解也很不一致，执行起来困难，容易引起争议。UCP500 在第四十六条中明确指出，不应使用诸如“迅速”、“立即”、“尽快”之类词语，如使用此类词语，银行将不予置理。

(4) 未规定装运期。在国际贸易中，有少数合同未具体规定装运时间。在这种情形下，按照一般的解释，卖方应在合同签订后的合理时间内将货物装运。至于什么是合理时间，则是一个事实问题，需根据每个合同的具体情况和双方当事人的意思表示予以确定，解释起来相当麻烦，容易引起纠纷，应避免使用。

95. 东南亚的客户有时要求以分期付款方式购买机器，由于竞争激烈，某厂打算迁就客户的要求，分期付款方式外销时应注意哪些问题？

分期付款(Installment)是按照交易双方商定的期次进行付款，每次付款的日期，所付的金额和利息都要事先加以说明。

分期付款主要是按机械设备的工程进度分阶段支付的，所以又称工程进度付款。出口方每期提供有关单据或生产进度证明书作为凭证，最后一批货款在交货完毕或质量保证期終了时付清。分期付款还有一种做法是按交易双方事先商定的交货进度进行付款，常见的方式是订货时先付三分之一作定金，装船交货时付三分之一，其余的款项待货到后付清。

分期付款一般是通过银行保证书进行的。具体到本题时，某厂若同意分期付款方式外销，就应当要求东南亚的客户所在国家的银行开出进口付款保证书，即进口方银行向出口卖方保证进口买方一定按期付款，否则将由担保银行付款的保证函件，例如在进口付款保证书上进口方银行要订明：“如在合同规定的期限内甲方(进口方)不能全部或一部分地装运货物和你方(出口方)已经交货尚未得到付款时，凭银行在保证书有效期内，从(通知银行名称)那里收到经甲方核实的你方书面要求，保证在保证书金额内赔付你方已经交货尚未付款的金额加上延迟利息。”

另外，国际商会第 500 号出版物《跟单信用证统一惯例》中规定“如信用证规定在指定的时期内分期支款及/或装运，而任何一期未按期支款/或装运时，除非信用证另有规定，信用证的该期及以后各期均告失效。”

某厂既然要接受分期付款，那么就应当注意按期交货或提交有关单据或工程进度证明书，以使东南亚的客户可以据此按期付款，并防止进口方以出口方未按期交货为理由而拒付款。另一方面，如进口方在收到货或有关单据后不按时付款，某厂要根据实际情况决定如何索赔或经过磋商决定是否继续生产。

96. 由本国开出不可撤销信用证，但国外供应商一直未能交货，信用证已过有效期限多时，是否可向开证银行要求撤销信用证？若可以撤销退证，如何处理？若国外供应商拒不交货，且置之不理时又该怎么办？

不可撤销信用证，是指信用证一经开发，在有效期内，非经信用证各有关当事人的同意开证行不能片面修改或撤销的信用证。在本题中信用证已过有效期限多时，而国外供应商一直没有交货，所以不可能有与信用证条款相符的货运单据，开证行亦未履行付款义务，另外，不可撤销信用证只是规定在有效期内不可随意撤销。在有效期以外的时间里是可撤销的。

进口商可以写明要求撤销退证的原因，要求开证行办理不可撤销信用证的撤销退证。开证及退证手续费都要由进口商负担。

国外供应商拒不交货，且置之不理是一种违约行为。索赔条款规定，买卖双方中任何一方违反合同规定的义务，除某些例外情况外，其行为即构成违约。违约的一方应对受损的一方负赔偿之责，合同的一方应向违反合同的另一方提出赔偿要求。

关于解决索赔的办法，一般合同只作笼统的规定，但如果需要，可由买卖双方商定具体办法，如修整、换货或退货退款等，也可规定赔偿一定的损失和费用。罚金条款的主要内容是一方如果未能履约或未完全履约应向对方支付一定金额作为罚金以补偿对方的损失。

进口工作中的对外索赔，按照目前的做法，属于卖方责任的，由各进出口公司自行办理。若进口商遇到本题中列明的情况，不但要撤销信用证，还要向卖方提出索赔。索赔时，要按照合同的规定提供必要的索赔证件，正确决定索赔金额，并在规定的有效期内向卖方提出索赔。

97. 在到岸价格条件下，对方未装船而伪造有关提货文件办理押汇，应如何处理才不致使开证人受到损失？

本题中对方（出口商）未装船而伪造有关提货文件办理押汇，已构成诈骗，此举的结果将使开证行蒙受损失。为避免损失，应了解押汇的全过程。

出口商根据信用证将货物装出并备妥全套单据及汇票，但不直接寄开证银行取款。因需往返邮程，故将单据、汇票找当地某家银行谋求通融资金。经协商，银行审单认为单证相符便垫付资金，购买汇票和单据。银行付款后取得了单据的所有权，成为汇票的合法持

有人，然后再持汇票和单据向开证行收回货款。这一整个协商、审单、购票、扣息、付款的过程对银行和出口人来说叫议付。议付过程中，银行垫款的即为押汇。

押汇实质上是在定期结汇的前提下由议付银行扣除利息提前结汇，在国际上是银行对于出口商融通资金的一种常见的授信方式，银行在信用证可靠和单据无误的条件下扣除各项费用购买出口商开出的汇票和单据，亦即按照汇票票面金额扣除邮程利息和手续费等先将款项垫付给出口商。押汇时一般由出口商向银行填送质押书载明押汇下银行对汇票、单据（货物）的占有权和处理权，包括因各种原因向出口商行使的追索权，以及出口商押汇以后必须承担的责任。

在信用证项下的国际贸易结算，议付行和开证行不管贸易如何，也不管货物的真假好坏，只要出口商提交的汇票和单据能够做到了与信用证单单一致，单证一致，就要付款。因此，即使出口商没有装船而假造提单且与信用证相符，议付行和开证行没有审查出来，就会被出口商骗取货款。而此时，进口商没有收到货物，也决不会向开证行付款收取假提单。因此，开证行如想避免这种损失，一定要把好审单一关，不能放过提单中的微小瑕疵。如开证行收到议付行寄来的单据，发现单据与信用证条款稍有不符，就可以拒绝付款。而议付行可据以向出口商追索票款。因为议付行作为正当持票人，当付款人拒付时，对出票人（出口商）有追索权。开证行尤其要注意：议付行付款给受益人是有追索权的，但开证行作为议付行的付款是没有追索权的。因此，开证行向议付行付款时尤其要谨慎。

若出口商已经用伪造的提货文件办理了押汇，且开证行也已付款，那么开证行一旦发现这种行为是欺骗性的，应立即行使其对出口商的追索权，以追回被冒领的货款，要避免因处理不当或拖延了追索而给诈骗犯以脱逃之机。

98. 买方认为有瑕疵而开证银行不予以办理拒付，应如何处理？

国际商会《跟单信用证统一惯例》1993年修订本（500号）中明确规定：“当开证行及/或保兑行（如有），或代其行事的指定银行，收到单据时，必须仅以单据为依据，确定单据是否表面与信用证条款相符。如单据表面与信用证条款不符，上述银行可以拒绝接受。”

因此，开证行不能凭开证人（进口商或买方）认为货物有瑕疵对货物品质不满而拒付任何应付的货款。UCP500 第九条 a 款规定：

“不可撤销的信用证，在其规定的单据全部提交指定银行或开证行，并符合信用证条款的条件下，便构成开证行的确定承诺：

- I. 对即期付款信用证——履行即期付款；
- II. 对延期付款信用证——于信用证条款中所确定的到期日付款；
- III. 对承兑信用证：

（a）凡由开证行承兑者——承兑受益人出具的以开证行为付款人的汇票，并于到期日支付票款，或

（b）凡由另一受票银行承兑者——如信用证内规定的受票银行对于以其为付款人的汇票不予承兑，应由开证行承兑并在到期日支付受益人出具的以开证行为付款人的汇票；

或者，如受票银行对汇票已承兑，但到期不付，则开证行应予支付；

IV. 对议付信用证——根据受益人依照信用证出具的汇票及/或提交的单据，向出票人及/或善意持票人履行付款，不得追索。”

联系该文件的第四条：“在信用证业务中，各有关方面处理的是单据，而不是与单据有关的货物、服务或其他行为。”

据此，只要单单相符，单证相符，开证行则有理由拒绝开证人（进口商或买方）要求其拒付的申请，不予以办理。

倘若买方能够使卖方提出的单据与信用证不符，或单据与单据之间不符的话，那么，对于买方而言，即使开证行在这种情况下仍拒绝办理其拒付手续，买方也完全可以拒付。因为开证行处理的依据是单据，在单单不符，单证不符的情况下，它仍接受单据，则买方可以拒绝付款。

这里要注意的问题是：由于 UCP500 第十五条明确规定：“银行对于任何单据的形式、完整性、准确性、真实性、伪造或法律效力，或单据上规定的或附加的一般或特殊条件，概不负责，对于单据所代表的货物的描述、数量、重量、品质、状况、包装、交货、价格或存在、或货物的发货人，承运人或保险人或其他任何人的诚信或行为及/疏忽，清偿能力或资信情况也不负责。”因此，买方不能指望银行（开证行）在单证相符，单单相符的情况下为其办理因货物有瑕疵而引起的拒付手续。

所以，在上述情况下，如果货物品质有瑕疵，确实不符合合同的规定，买方可根据当地商检机关的检验证书依照合同条款直接向出口人提出索赔，而不能要求开证行拒付货款，开证行拒绝接受这种要求也是完全正当的。

99. 付款人在信用证上若无说明，应为何人？信用证若发生拒付时，追索应如何行使？汇票上若注明 Without recourse，是什么意思？

若未在信用证上说明谁是付款人。则可指开证行、其他行，这是因为付款行一般是信用证规定的汇票付款人，信用证以进口地货币开出时，开证行审单无误后付款给议付行，一经付款，则为最终付款，即无权向议付行追索。信用证以出口地货币开出时付款行就是议付行。议付行审单无误后付款给出口商，一经付款，即无权向出口商追索。信用证以第三国货币开出时，付款行是第三国的银行，不凭单据而凭汇票和索汇证明信，履行汇票付款人的责任，将票款付给持票人（即议付行），一经付款，即不得追索。而当付款行倒闭而无力偿付时，进口商亦不能推卸付款的责任。因此，当信用证未注明付款人时，开证行一般为第一付款人，其后是其他行和开证申请人（一般即进口商）。

付款人虽然要履行付款责任，但对不符合信用证条款的单据，有权拒绝赎取。此时，持票人为保护自己的利益，就要依法行使其追索权。

追索权是指汇票遭到拒付，持票人对其前手（背书人、出票人）有请求其偿还汇票金额及费用的权利。行使追索权的对象是背书人、出票人、承兑人，以及其他债务人，因为他们要对持票人负连带的偿付责任。持票人是票据上的唯一债权人，一般追索程序是向其前手行使追索权，也可不依背书次序，越过其前手，而对债务人中的任何一人行使追索

权。被追索者清偿票款后，即取得持票人的权利，得再向其他债务人行使追索权。追索的票款应包括汇票金额、利息、作成退票通知及拒绝证书和其他必要的费用。行使追索权时，要注意以下三个条件：（1）必须在法定期限内（《英国票据法》规定为合理时间）对付款人提示汇票，未经提示，持票人不能对其前手追索。（2）必须在法定期限内（《英国票据法》规定为退票后一个营业日内），将退票事实通知前手，后者再通知前手，直到出票人。《日内瓦统一法》则规定，不办理通知手续并不丧失追索权。（3）必须在法定期限内（《英国票据法》规定的退票后一个营业日内）由持票人请公证人作成拒绝证书。只有办到这三条，才能保留和行使追索权。持票人或背书人必须在法定期限内行使其追索权，否则即行丧失。《英国票据法》规定保留追索权的期限为六年。《日内瓦统一法》规定，持票人对前一背书人或出票人行使追索权的期限为一年，背书人对其前手背书人则为六个月。

若汇票上注明 without recourse 字样，这张信用证就是无追索权信用证。意即汇票（不用汇票时则为单据）即使完全符合信用证的要求，在遭到付款人（一般为开证行或进口人）拒付时，汇票的执有人或议付行均无权向出票人追回票款。在使用无追索权的信用证时，出票人多在汇票上明确注明“对出票人免责”（Drawn without recourse）一类文句，议付行一般是不愿接受这种汇票的。

100. 某公司收到外国开来的信用证，规定装船期不得迟于 1995 年 6 月 15 日。因运输问题，我方无法如期装船，于 6 月 10 日电请对方将船期延展至 7 月 15 日，信用证有效期同样延展一个月。6 月 20 日接对方复电称：“同意你 6 月 10 日电请将船期改为不得迟于 1995 年 7 月 15 日，信用证有效期同样延展一个月”。接电后，立即组织出运，于 7 月 14 日装船完毕并获得提单，15 日备齐全套单据向银行交单议付，但银行拒绝收单。我出示进口人同意展期电报后，银行是否即可同意议付？

银行在本题的情况下可以不同意议付。这是因为信用证是银行的一种有条件付款的承诺，它是银行根据买方的要求和指示向卖方开立的一定金额，在一定期限内凭规定的单据交付的书面承诺。信用证主要当事人有：开证申请人（买方），开证行，受益人（卖方）和通知行。信用证一般要经过以下流转过程：（1）买方向其所在地银行申请开证，（2）开证银行接受请求开立信用证寄卖方所在地银行，（3）卖方所在地银行（通知行）收到开证银行开来的信用证，立即通知转交卖方，（4）卖方凭证出运，在信用证效期内备齐单据向其所在地银行交单议付，（5）议付行将单据寄开证行索偿，（6）买方向开证行付款赎单。从信用证的流程过程可以看出开证行和通知行、议付行在信用证方式下的交易中有很大作用。

国际商会《跟单信用证统一惯例》第九条 d 款规定：“未经开证行、保兑行（如有）以及受益人同意，不可撤销信用证既不能修改也不能撤销。”

本题对信用证有关装船期及信用证有效期规定的修改，是在买卖双方之间进行的，而未通过所有主要当事人，即未通知开证行和通知行。这显然与上述规定不符，因此我方虽可出示进口方同意展期电报，银行亦可拒绝收单议付。

因此，在要对信用证有关条款进行修改时，如出自卖方，应先函电买方请求修改，买方同意，则应由买方通知开证行向通知行发出修改通知书，再由通知行转交卖方，这种修改方属有效。如出自买方，则先由买方向开证行申请，由开证行发出修改通知书致通知行，由通知行转交卖方。

以上所述都是对“不可撤销信用证”而言，如属可撤销信用证则可不事先通知受益人而随时修改和取消。因此卖方一般都要求不可撤销信用证。《跟单信用证统一惯例》第六条规定：信用证应明确注明可撤销或不可撤销，若没有此项注明，则作为不可撤销信用证。

101. 请问 1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》对代收行的通知义务作有哪些规定？

1996 年 1 月 1 日实行的《托收统一规则》第二十六条规定：“代收行应按下列规则通知代收情况：

（1）通知方式：代收行向发出托收指示的银行送交的所有通知或信息必须载明必要的详细内容。在任何情况下，均须包括委托行在托收指示书中注明的业务编号。

（2）通知方法：委托行有责任向代收行指明关于发出 C1、C2 及 C3 分条中所列各项通知的做法，若无此指示，代收行将按自己选择的方法送交相关通知，费用由发出托收指示书的银行负担。

（3）①付款通知：

代收行必须无延误地将付款通知送交发出托收指示书的银行，详列收妥的金额，扣减的手续费及/或开支及/或费用以及款项的处理方法。

②承兑通知：

代收行必须无延误地将承兑通知送交发出托收指示书的银行。

③拒绝付款或拒绝承兑通知：

提示行应尽力确定拒绝付款及/或拒绝承兑的原因并无延误地相应通知发出托收指示书的银行。

提示行必须无延误地向发出托收指示书的银行送交拒绝付款通知及/或拒绝承兑通知。

委托行收到此项通知时，必须对单据如何处理给以相应的提示。提示行如在发出拒绝付款及/或拒绝承兑后 60 天以内仍未收到此项指示时，可将单据退回发出托收指示书的银行，不再负任何责任。

102. 某公司为一经营进出口业务的贸易公司，兹有一问题如下：甲方现为规模很大的食品厂，欲委托该公司（乙方）代为外销，买方（丙方）开出信用证或电汇购货时，可否以乙方为对象再由乙方转给甲方发货？如可以，应如何处理？如不可以是何原因？

本案例实际上涉及信用证的转让问题，买方（丙方）如若以乙方为对象开出信用证再由乙方转给甲方发货，必须要求其开证行开立可转让信用证，并支付有关转让的银行费用方可进行。

可转让信用证是受益人有权要求被委托付款的银行或可以议付的任何银行使信用证全部或部分有效于一个或数个第三者（第二受益人）使用的信用证。据此，丙方可据可转让信用证要求有关银行使该信用证的第二受益人为甲方。在信用证上，可以用乙方名称代替信用证申请人名称。作为第一受益人的乙方，可以用自身发票或汇票替换作为第二受益人的甲方的发票及汇票，但金额不能超过信用证规定的原金额。而且若信用证规定了单价且按原单价开立，在替换发票时，乙方可根据信用证支取其发票与甲方发票之间的差额。另外，乙方可要求将信用证转让给在本国的甲方，它也有权要求信用证受让地点，直至并包括原证到期日内，向甲方进行付款或议付，并不损害其后它以自身发票替换甲方发票并索取应得差额的权利。

但在下述情况下，乙方为对象的信用证不可要求甲方直接发货给丙方：①开证行未明确指出可转让或任何其他使该信用证为可转让信用证的字句。②被要求转让的银行，不同意转让范围和方式，由于转让行没有办理转让的义务，它可以拒绝办理该转让。③乙方并没有向转让行支付有关转让的银行费。④转让信用证超过一次。⑤信用证没按原证规定条款转让。⑥当信用证转让后，乙方应提供替换甲方发票或汇票的自身发票或汇票时而不能于首次要求照办时，有关银行可不再对乙方负责。故乙方无法再要求甲方发货。⑦甲方拒绝接受。

103. 信用证来证规定“全套正本提单由受益人于装船后径寄开证申请人”。可否接受该项要求？

提单正本代表物权的凭证，谁持有提单，谁就可以提货。因此，在一般情况下，都是受益人将提单交银行，经开证申请人付款（或承兑）后取得提单。但开证人有时为了能在船只抵港时立即提货以避免发生迟提费用，特别是一些需要开证申请人转船外运的货物，如不及时提货办理转运手续，将会发生重大损失，所以在申请开证时，需要在证内作出“提单由受益人径寄开证申请人”的规定。

由于信用证是一种银行保证付款的凭证，即银行以自己的信用，保证付款人履行付款的责任。开证行是信用证上第一债务人。一旦受益人按来证规定履行，将提单直接寄给开证申请人，若开证人提货后，不付款或破产倒闭，开证行是不能免除付款责任的。所以证内规定“提单径寄”条款，首先考虑风险的应该是开证行，银行在接受这种条款时是有条件的：

（1）开证行必须认为开证申请人信誉可靠，并已获得银行授信。

（2）开证时，银行除照收开证保证金外，还要求开证人出具一份“信托提货书”承认货物所有权属银行所有，以防开证申请人提货后，万一不能付款时，作为向法院起诉的证据。

既然开证行事先采取了一系列防范措施，同时开证行是信用证的第一付款人。作为受益人，为方便买方，把生意做活，对这种条款应该是可以接受的。

但在具体业务中，接受这种条款，受益人必须注意以下几个问题：（1）对来证的一切条款，必须小心认真地严格审查，在认定一切条款均能完全办到时，方可接受。（2）

对单据认真制作，严格核对，方可寄出，绝对要避免让开证行有单单不符、单证不符或其他任何拒付的理由。

104. 担保出运有什么风险？如果实际业务中需要担保出运应注意哪些问题？

凡是在发货时，遇出口方在发运、制单等任何地方与信用证要求不符，又在来不及修改信用证的情况下，都要“担保出运”。这里的“担保”一般是买方的担保，担保交单时某一点或几点与信用证条款不符时保证付款赎单。

这里我们应当明确一点，根据信用证本身特点，银行对单据普遍实行“严格符合原则”。“严格符合”是指单证相符和单单相符。如果在议付时出现一处不符，信用证就失去了它的保证付款的意义。因此，担保出运在收汇安全方面有很大风险。换言之，银行开证只是凭进出口商的要求，而不问买卖双方的商业契约，也不问实际发货情况，只是照信用证中规定的条件，寻求字面上的一致。如果一旦出现不符哪怕是无关紧要的一点不符而造成不符点出单，那么银行则视卖方未按信用证要求发货和出单，就不再保证付款。银行信用消失，变成了商业信用。卖方能否收回货款，这就取决于买方的态度了。于是收汇的风险随之出现，且风险的大小在很大程度上取决于市场变化的情况。一般地，如果市场好，急需此货上市，客户会及时付款；如果市场情况不好，加之货币贬值等因素，货到就赔钱，客户就会借此压价甚至拒付货款；如果行市不大好，销售缓慢，客户就会拖期付款。若卖方担保出运，货款遭到拒付时，银行不承担任何责任，货主仍为卖方，但此时卖方不得不承担存仓、保险、拍卖和回运的费用，从而蒙受不必要的损失。

即使担保出运的风险很大，由于主客观原因，担保出运有时也是必要的。但对每笔担保出运都应注意以下几个问题：（1）必须了解进口商的资信情况，考虑该客户是否有支付能力。（2）必须根据各种商品的具体情况来考虑市场趋势、价格水平等因素，例如服装，出口商就要考虑货物是否适销，款式、颜色是正在流行还是已经过时。（3）必须注意了解进口国的有关规定，担保项目是否与该国的有关规定相抵触。如果抵触，即使进口商想要货，但因碍于有关的进口规定或进口手续不完备也不能进口。（4）必须了解进口地区的做法特点。一般地，对中东地区就不适合担保出运。（5）保证收汇安全的根本方法是正点出单，但由于各种客观原因必须担保出运时，一定要先取得客户的文字确认，电传、电报或其它文字依据。尽管这仍属商业信用的范畴，买方拒付时银行仍可不承担付款的责任，但对卖方来说，仍可作为一旦发生拒付时向客户据理力争的一个证据。（6）担保发货之后，应及时电告客户及时付款赎单。

105. 简述 URC522 对 URC322 的修订特点？

《托收统一规则（1995年修订本）》，即国际商会第522号出版物（简称URC522）已于1996年1月1日起正式实施。该规则取代了国际商会1978年修订并于1979年起实施的《托收统一规则（1978年修订本）》（即URC322）。URC522的制订反映了十几年来银行托收业务的发展，并进一步明确了托收业务中各当事人的责权划分。

总之，URC522对URC322的主要修订特点为：

- (1) URC522 完备了托收指示的内容。
- (2) URC522 扩大了银行的选择权。
- (3) URC522 突出了托收业务中的“代办”及费用的“代垫”性质。
- (4) URC522 强化了银行的通知义务。
- (5) URC522 增列了银行的免责事项。
- (6) URC522 强调银行责任与货物的进一定脱钩。

106. 议付行对未列有单价的货物，是否应掌握平均单价？

银行无需掌握发票上的单价，其原因有以下两点：

(1) 信用证上既未规定单价，银行就没有责任一定要审核发票单价，只要掌握其所支货款所装货量不超过信用证的规定就行，即可不管单价，当然更不必掌握什么平均单价了。

(2) 按照跟单信用证 500 第三十七条规定，对发票金额的审核只要求不超过信用证金额，货物规格的描述完全符合信用证的要求就可以了。

《跟单信用证统一惯例》第三十七条内容如下：①除非信用证另有规定，商业发票必须做成信用证申请人抬头。②除非信用证另有规定，银行可拒受其金额超过信用证允许金额的商业发票。但如根据信用证被授权付款、承担迟期付款责任、承兑或议付的银行接受了该发票，只要其付款、承担迟期付款责任、承兑或议付的金额并未超过信用证允许的金额，则该银行的决定将对各有关方面均具有约束力。③商业发票的货物描述必须符合信用证的描述。在一切其他单据中，货物描述可使用统称但不得与信用证货物描述有抵触。

107. 什么是运输标志？“Made in China”字样可否出现在外箱上？

为了便于运输、仓储、商检和验关工作的进行；便于发货人和承运人、承运人和收货人之间的货物交接，避免错发错运，做到安全运输，货物在付运以前都要按一定的要求，在运输包装上面刷上简单图形和文字，以资识别。同时说明运输、储存过程中应该注意事项。这些图形及其简单的文字统称为标志。

运输包装上的标志，可根据其作用的不同分为下述三种：

(1) 识别标志。识别标志是运输标志的基本部分，也是区别一批货物同其他同类货物的根据。识别标志包括有：

①主要标志。即通常所说的唛头。多数用几何图形并配以简单的文字或代号组成，有的只由简单的文字或英文字母组成。其中的英文字母，根据双方的约定刷写，可以是发货人名称或买方名称的缩写或代号。

除此以外，有的主要标志还要求列上合同号码。

②目的地标志。它是用来说明货物运往目的地的名称，一般不能用简称或代号，如果目的地的名称是重名的，还应该加列国名，以免错运。如果中途需要转船或转运，而合同中又明确指定转运地点的，则应加列转运字样和转运地名称。目的地标志如合同有规定，也可并入上述主要标志之内。

③原产地标志。通常是标明制造、生产和加工国别。现有不少国家的海关要求所有进口货物都必须标明原产国，否则不准进口。

④件号标志。是指在货物付运时，货主都要对每件货物按照顺序编号。件号标志一般用 1/100、2/100……表示，其中的分母表示该批货物的总件数。分子表示该件货物在这批货物中的编号。目的是为了便于查对、点数。

⑤体积和重量标志。这类标志是用来表示每包件的体积和重量，以便计算运费、装卸和积载。除非是超长、超重的货物，否则一般对这项内容在合同中不作具体规定。

（2）指示标志。指示标志又称安全标志、保护性标志或注意标志。它是针对商品的特性，提出的在运输和保管过程中应注意的事项，一般都是在包装上面用简单、醒目的图形或文字标出。在使用文字时，最好是使用进口国和出口国的文字，但一般是使用英文，例如：①“ This side up ” 或 “ This end up ” ②“ Handle with care ” ③“ Use No Hooks ”。

（3）警告性标志。按照各国的规定，在运输包装有爆炸物品、易燃物品、遇水燃烧物品、有毒物品、腐蚀性物品、氧化剂和放射性等危险货物时，都必须在运输包装上清楚地标明所规定的用于各类危险品的标志，以示警告，使有关人员在货物的运输、保管和装卸过程中，根据货物的性质，采取相应的防护措施，以保护物资和人身的安全。关于警告性标志，由于联合国政府的海事协商组织已规定了一套国际海运危险品标记，并已得到了一此国家的同意和执行，所以我国出口的货物应根据国际上的要求，标明这项标记，以免货物到达外国港口时产生不准靠岸卸货而被迫改港、绕航等问题。

“ Made in China ” 标志是识别标志的内容，应当在包装外箱上说明。不过，在实际业务中，有时为了绕过某些国家实行的进口限制，经买卖双方约定，也可以在运输标志、内包装和所有包装物料上面都不标明生产国别或足以说明生产国别的任何文字或迹象。这种包装即所谓“ 中性包装 ”。采用中性包装进行贸易，已成为国际上常见的一种做法。

108. 代理商在日本，设美国客户从美国开信用证给代理商，然后代理商由日本再开信用证到中国，而货物由中国直接装运美国，是否可成立？

可以成立。原因在于贸易合同与信用证是彼此独立的文件，只要信用证载明货物可由中国直接装运美国，那么在日本代理商和中国出口商之间就构成了信用证当事人之间的关系。在这里，日本代理商为开证申请人，中国出口商为受益人。开证人日本代理商和中国出口商即受益人之间的关系是根据他们之间的贸易合同确定的。美国客户和中国出口商之间不存在直接的买卖关系或信用证关系。这里关键的因素在于日本代理商是重新要求为受益人（中国出口商）开立信用证（通过当地银行），还是利用美国客户开出的信用证。在第一种情况下程序如下：

（1）美国客户开信用证给日本代理商，因此在日本代理商与美国客户之间构成信用证受益人与开证人的关系。在此之前，美国客户与日本代理商在贸易合同中规定，使用信用证方式付款，代理商将在某一期限内把货物直接发往美国。

（2）美国客户按贸易合同规定向当地银行提出申请，并缴纳若干押金或提供其他担保，要求开证行向出口人（日本代理商）开证。

(3) 开证行将信用证寄交日本代理商所在地分行或代理行作为通知行办理信用证的通知事宜。

(4) 通知行核对信用证上印鉴或密押无误后将信用证转递给日本代理商即受益人。

(5) 日本代理商与中国出口商签订贸易合同并规定以信用证方式付款, 货物直接发往美国。日本代理商要求当地银行向中国出口商开证, 开证行将信用证寄交中国出口商所在地分行或代理行办理信用证的通知事宜。在中国的通知行核对该信用证无误后将其转递给中国受益人。

(6) 日本代理商审核信用证与贸易合同相符后, 而中国出口商要求备货装运; 中国出口商审核信用证无误后根据日本代理商要求备货装运。备齐各种出口单据, 并开具汇票, 在信用证有效期内向当地银行议付。议付行将单据与该信用证核对无误后, 按发票金额扣除邮程利息付款给中国出口商。议付行将汇票和单据寄开证行或是指定的银行索偿, 开证行或其指定银行审核单证无误后, 偿付给议付行, 开证行随即通知日本代理商付款, 日本代理商备款向开证行赎回单据。

(7) 日本代理商将赎来的单据并连同向美国客户开立的汇票在其信用证有效期内向当地银行议付。日本议付行将单据与信用证核对无误后付款给日本代理商, 并将汇票和单据寄美国开证行索偿, 开证行或其指定银行审核单证无误后偿付给议付行。开证行通知当地客户付款, 美国进口商备款向其开证行赎回单据。至此, 交易完成。

在第二种情况下, 日本代理商可要求美国客户向其开证行请求开立可转让信用证。由于该信用证可以转让, 因此作为第一受益人的日本代理商有权要求有关被委托付款或承兑的银行使信用证全部或部分金额有效于中国出口商即第二受益人使用。但日本代理商必须支付有关转让的银行费用。日本代理商还可以在信用证中用其自己的名称代替美国客户的名称。它还有权以自身发票 (及汇票——如信用证规定汇票以信用证申请人为付款人) 替换第二受益人即中国出口商的发票及汇票, 但金额不可超过原信用证规定的金额, 如果信用证规定了单价并按原单价开立, 在替换发票及汇票时, 日本代理商可根据信用证支取其发票与中国出口商发票之间的差额。根据国际商会《跟单信用证统一惯例》1993 年修订本第四十八条 j 款规定: “除非原信用证明确表明不得在原信用证规定以外的地方办理付款或议付, 第一受益人可以要求在信用证的受让地, 并在信用证到期日内, 对第二受益人履行付款或议付。这样做并不损害第一受益人以自己的发票 (及汇票) 替换第二受益人的发票 (及汇票), 并索取两者间应得差额的权利。因此, 日本代理商可通过美国客户申请开立的信用证为可转让并将其转让给在中国的出口商。并要求中国出口商直接将货发往美国。

据此, 这种信用证交易可以成立。

109. 国外客户开来电汇给国内甲贸易商, 甲用此电汇向乙厂商订货, 请问乙厂商可否用此电汇归还银行外汇贷款, 如何办理?

可以。乙厂商使用其货物预付货款归还银行外汇贷款, 在法律及惯例上并无违反某项规则之处。不过这里要注意的是, 乙厂商必须有足够的资金生产出甲贸易商电汇付款所订

的货物方可。

乙厂商办理用电汇归还银行外汇贷款的手续如下：乙厂商将甲贸易商汇来的电汇取出，并在审核原欠外汇贷款后向银行办理还款事宜。有关银行据有关法令，根据原外汇贷款合同所规定的还款办法及支付利息额索回贷款本金和获取利息。注意，乙厂商必须能够取出这笔电汇（自己提出或直接让银行提出均可），否则，银行不可能接受其用电汇支付其外汇贷款的做法。一般而言，由于电汇属于顺汇的结算方式，只要银行能拿到款项，乙厂商与甲贸易商之间及其与国外客户之间的关系，它并不关心。

110. 开证行拒付后单据所有权属于谁？在此情况下开证行能否将单据交开证人？

国际贸易从以易货贸易的原始结算方式发展到今日的凭单付款结算方式，意味着货物买卖已单据化了，即货物的买卖已转化成单据的买卖，单据代表物权。而货物所有权转移的时间，是卖方将单据交归买方掌握的时候。但在议付银行议付单据的情况下，货物所有权的转移是有条件和有限制的：①装货地的议付银行议付卖方的跟单汇票后，货物的所有权即有限制地转移到该议付银行；②进口地的开证银行向议付银行支付汇票票款或者承兑汇票后，则单据的所有权有限制地转移到开证行；③买方向开证行付款赎单，此时货物所有权才完全地转移给买方。

据此，倘若议付行收到受益人交来的单据发现存在不符点而未议付单据，仅在受益人的要求下将单据寄给开证行征求其同意，而开证行则马上予以拒付，则不存在单据所有权转移的问题，即单据所有权既未转移至议付行，也未转移至开证行和买方。因此，单据所有权理应属于受益人所有。故受益人完全有权处理遭开证行拒付的单据。至于在这种情况下能否交开证人的问题根据国际商会《跟单信用证统一惯例》500号第十四条d款规定：

“ I. 如开证行及/或保兑行（如有），或代其行事的指定银行，决定拒绝接受单据，它必须不得延误地以电讯方式，如不可能，则以其他快捷方式通知此事，但不得迟于收到单据的翌日起算第七个银行工作日。该通知应发给寄送单据的银行，或者，如直接从受益人处收到单据，则通知收益人。

II. 该通知必须说明银行凭以拒绝接受单据的全部不符点，并说明单据已代为保管、听候处理，或已退交单人。”

另外，UCP500第十四条七款还规定：“如开证行及/或保兑行（如有），未能按照本条文的规定办理及/或未能保管单据听候处理，或径退交单人，开证人及/或保兑行（如有），将无权宣称单据与信用证条款不符。”

111. 我与一德国商人按 CIF C₃ 汉堡条件成交糖水桔片罐头 10000 箱，总金额为 300000 美元。合同规定总金额的 50% 以即期信用证方式付款，其余 50% 在 D/A 见票后 30 天付款托收。事后，对方开来金额为 150000 美元的信用证，规定凭贸易人开立之不得超过本证规定金额的即期汇票，随附 10000 箱桔片罐头之全套单据付款。并在证内申明：“ We are informed that the remaining 50% of the invoice value will be paid on collection basis ”。我凭证装运出口交单，如期结回信用证项下的 150000 美元，其余 150000 美元亦按照来证

申明制妥汇票通过银行光票托收。事隔一个多月，忽接银行通知，进口人倒闭，光票退回，由于这项托收是根据信用证申请办理，是为“证下托收”，开证行是否应保证付款？

开证行对于托收方式下的交易是没有保证付款人必须付款的责任。这主要是由信用证与托收支付的方式不同而引起的。信用证与托收是两种支付方式，虽然都是通过银行办理，但前者属于银行信用，只要受益人提供的单据符合信用证规定，并被开证行接受，不论开证人付款与否，开证行保证付款。而后者属商业信用，银行没有这一责任。

托收按交单条件不同分为 D/P 与 D/A 两种，前者的付款人付款为交单条件，即付款人只有在付款后才能获得单据，后者以付款人承兑为交单条件，即付款人只要在汇票上签名并承诺到期付款，即可获得单据。从出口人安全收汇这一点来分析，托收比信用证付款出口方式承担的风险大，D/A 又比 D/P 方式的风险大。因此，在选用支付方式时值得注意。

在国际贸易中，一笔交易使用两种不同的支付方式的做法也是常有的。如何保证安全收汇是问题的关键。本题即为信用证与托收相结合的做法。来证金额只有总金额的 50%，而要提交总金额 100% 的全套单据，这就是说，出口人必须按合同交足 10000 箱罐头，而货款只有 50% 的保证，显然对出口人不利。虽然信用证内对其余 50% 货款作了将按托收付款的申明，表面上看来似乎与合同规定相符，但这并非开证行的一项付款保证，对托收部分，出口人仍要承担付款人不付款的风险。所谓“证下托收”的概念是不正确的。既是托收，银行就不承担保证付款的责任。

结合本题，在具体业务中，如采用信用证与托收相结合的做法应注意以下问题：（1）托收部分不能用 D/A 方式，只能用 D/P 方式；（2）全套单据应随附于托收项下的汇票，信用证部分凭光票付款；（3）在合同和信用证内，均应订明“在发单金额全部付清后才可交单”的条款。

112. 如贸易商委托本地银行，开信用证给工厂，深恐工厂无法按时出货，应于信用证中附加什么条件？另有关检验权及其他细节应于信用证中作何规定，以对贸易商有所保护？

为防止工厂不按时交货，贸易商可在信用证中要求规定交单付款日期，如单据必须在某一到期日或到期日以前提交等条件。

对有关检验权等细节，贸易商可在信用证中加注检验条款，争取在进口国（即贸易商所在地）检验。在这种条件下，由于卖方（即工厂）不得不承担货物在运输途中品质、重量变化的风险，买方有权根据货物到达目的地（港）时的检验结果，在分清工厂、船方和保险公司责任的基础上，对属于工厂应该负责的货损、货差，向卖方提出索赔，或在信用证中事先约定相应的价格调整办法进行调整。由于卖方（工厂）不仅要承担由于货物本身缺陷所造成的货损货差责任之外，还要对货物的自然损耗承担责任，因而在这种情况下信用证对贸易商最为有利。

113. 请问开立汇票时，对收款人通常有哪三种写法？

在出票时，对收款人通常有三种写法：

（1）限制性开头：例如“仅付×××公司”（Pay...Co. only）或“付给×××公司，不准转让”（pay... Co, Not transferable），这种抬头的汇票不能转让。

（2）指示式抬头：例如：“付×××公司或其指定人”（pay...Co. or order 或 pay to the order of ...Co），这种抬头的汇票可经背书转让。

（3）持票人或来人抬头：例如“付给来人”或“付给持票人”（pay bearer），这种抬头的汇票无须由持票人背书即可转让。

114. 美国客户要求托收方式为付款条件，请问其用意为何？又“120天付款的汇票”的付款条件是指什么？

托收方式实质上是出口人对进口人的资金融通，因此美国客户要求用托收方式为付款条件意图是很明显的，即希望获得出口商的资金融通。不仅如此，由于托收方式是建立在纯粹的商业信用的基础之上，托收行和代收行在办理托收业务时，既无审查单据内容是否正确义务，也不承担进口人必须按期付款的责任，换言之，在货物装运后直到货款收到时为止，一切责任和风险都在出口商一方。因此美国客户藉托收也可避免进口商所面临的诸多风险，并且大大减少出口商不交货或以坏货、假货、假单据进行诈骗的风险。除此之外最重要的是，由于托收业务在货款收受前的一切风险均属出口方，因此美国客户处在较有利的主动地位。

在这里，“120天付款的汇票”显然指远期付款交单，即规定美国客户在见票后审单无误即承兑汇票，于120天后付款赎单。这里要说明的是，由于这里承兑的目的是给美国客户准备资金的时间，同时在付款之前物权单据仍由出口商所委托的银行代为掌握。一般而言，远期付款交单的时限应少于载货船只到达目的地的航程时间，多在30~45天，最长不超过60天。而此处是120天，因此原则上已超出远期付款交单的最长期限。如若付款期限迟于货物到达目的地的日期，美国客户为早日取得单据提取货物，在经代收行同意后出具“信托收据”必要时并提供必要的抵押品或其他担保，而代收行提前借出全套单据，待3个月（120天）后汇票到期日时由进口商付款赎回信托收据。由于这是代收行凭进口人的信用、抵押品或担保借出单据，是代收行的授信，不管客户能否在汇票到期时付款，代收行必须对出口方承担到期付款的义务。但若出口方主动授权代收行可凭进口方的信托收据放单，则是出口方对进口方的授信，一切风险均由出口方自己承担，进口方能否如期付款，代收行不负责任。

115. 承兑交单假定到期日进口商不付款，如何要求国外受托银行作成拒绝付款证明书，凭此拒绝付款证明书如何追索？

根据国际商会《托收统一规则》，1995年修订本的有关条款，若在到期日进口商不付款，出口方或托收委托人可根据托收指示书要求代收行作出拒绝证书，并支付为此而发生的手续费用和其他费用，且及时在收到代收行、托收行送来的拒绝付款的通知后的60天内向提示行、委托行和代收行发出作成拒绝证书的指示。这里，托收委托人一般事先在托收

指示书中明确指示对于在遭到拒绝付款时应作出拒绝证书,因为如无此特别指示,与托收有关的银行包括代收行在遭到拒绝付款时并无义务作出拒绝证书。拒绝付款证明书一般是由拒付地点的法定公证人或其他依法有权作出证书的机构如法院、银行公会等作出。委托人请求代收行代为作成拒绝证书时,应将汇票交出给代收行,代收行再将其交有关公证人,公证人持票向付款人再作提示,如仍遭拒绝,即由公证人按规定格式作成拒绝证书,连同汇票交还代收行。代收行凭拒绝证书向进口商行使追索权,也可交还委托人自己持票向进口商行使追索权。如拒付地点无法定公证人,拒绝证书可由代收行在两个见证人面前作成。代收行要求公证人作成拒绝证书所付的公证费用须由委托人承担,委托人可在追索票款成功后向出票人(进口商)算收。若出票人在汇票上事先加注“不作成拒绝证书”字样,则由委托人自行负担公证费用,但拒绝证书仍然有效。

作成拒绝付款证明书后,代收行可根据委托人指示在法定期限内对出票人(进口商)提示汇票,并持拒绝证书在法定期限内行使其追索权,代收行在追索回汇票金额、利息、作成退票通知、拒绝证书和其他必要费用后,将该款项汇寄托收行,托收行再寄交或交给委托人。至此,追索权行使完毕。

116. 我向科威特出口某货物 20 公吨,每公吨单价 400 美元。合同规定数量可增减 10%。国外按时开来信用证,证中规定金额为 8000 美元,数量为约 20 公吨。结果我按 22 公吨发货装运,但持单到银行办理议付时遭拒绝。问原因何在?

根据国际商会《跟单信用证统一惯例》1993 年修订本第三十九条 a 款规定:凡“约”、“大约”或类似意义的词语用于信用证金额或信用证规定的数量或单价时,应解释为允许较有关金额或数量或单价有不超过 10% 的增减幅度。据此,由于来证规定数量约 20 公吨,我多装 2 公吨倒也可以。然而,由于来证的金额前并无类似“约”或“大约”的词语,如持 22 公吨的发票和 8800 美元的汇票办理议付,由于议付金额多出 800 美元,必然不被接受。所以,在签约时如数量为约量,则来证之金额也应有相应的规定,否则就不能多装。对于外汇短缺而实行严格外汇管制的国家来说,尤其应当注意。

117. 某英国商人 A,委托美国中间商 B 与中国一家公司签约成交。由 A 直接开信用证。证内未规定提单的被通知人,对商业发票的抬头人(即发票开给谁)也未作规定。问:在该信用证未规定发票抬头人时发票应开给谁?

若证内未规定提单的被通知人是谁,那么在提单副本上的被通知人栏内应填写 A。根据国际商会《跟单信用证统一惯例》第三十七条 a 款规定:“除非信用证另有规定,商业发票必须以开证申请人为抬头人。”本题来证对商业发票抬头人未作规定,故必须填写开证人 A 为发票抬头人。

提单上都列有托运人(shipper),收货人(consignee)和被通知人(notify party),由于提单的抬头(即收货人)根据需要可制成“空白抬头”为便于船只在货抵埠后能及时通知进口人提货,故特设有“被通知人”一栏,即在不了解具体收货人的情况下,则应在提单的“被通知人”栏内详列开证申请人或买方或指定人的名称和地址。如来证对此

未作规定，则应在提单的副本上详列开证申请人的名称和地址，因为，若在正本上详列，则造成单证不符。本例由 A 申请直接开证，证内又未规定被通知人，故应在提单副本上的被通知人栏内填写 A 的详细名称和地址，以便船抵目的港后及时通知 A 提货。

118. 请问 UCP500 对通知行规定有哪些责任？

UCP500 在第七条“通知行的责任”中具体规定了通知行的责任，现介绍如下：

关于本条 a 分条，须强调以下 5 点：

（1）信用证可以经另一家银行通知，自然也可以不经另一家银行通知，直接寄给受益人。

以通知行通知信用证，是因为通知行与开证行有印鉴密押关系，具备检验信用证真实性的能力与条件。经通知行检验证实信用证的真实性以后再通知受益人，有利于确保受益人的权益，受益人可以放心大胆地装货出运。

国际商会第 411 号文件提醒受益人：如果直接从开证行收到信用证（指受益人与开证行没有印鉴关系的情况下），这种异常的做法对受益人是个危险的信号（意思是说这很可能是一起诈骗行为）。受益人在接受这一信用证之前，应先向银行了解清楚。在当前国际诈骗较多的情况下，应尤为注意。

（2）通知行的义务是：依据它与开证行的委托代理合同，把开证行开出的信用证通知受益人。通知行除了对所通知的信用证的表面真实性负责之外，并不承担诸如信用证项下的权利和责任能否实现等其他任何义务。

（3）“合理谨慎地核验信用证的表面真实性”。

①“合理谨慎”可以解释为一个具备办理该项业务专业知识及能力的人，在办理该项业务时所应做到的，或者一般人所期望他应做到的注意和谨慎。

②表面真实性。

国际商会 411 号文件在对该点所作解释中提到：通知行应持有开证行签字样本，以便核验信开信用证之表面真实性。电开时，用密押或 SWIFT 技术进行检验。如果无法核验（国际商会此处所说的无法核验，就是通知行没有开证行的签字样本或密押），通知行应通过其它方式来确保信用证的表面真实性，例如开证行的代理行用加押电报予以证实。既然通知行只负责核对信用证的表面真实性，自然它对信用证内容的真实性不承担任何责任。

有的通知行在传递信用证时，不对签字和密押作必要的检验与核实，致使自己和受益人处于十分危险的境地。依据本条规定，通知行如果因疏忽而未对所通知的信用证进行核实以致给受益人造成损失的，须承担赔偿责任。

（4）第七条 a 分条提到证实信用证的责任，适用于通知行选择了通知该信用证时，毫不延迟地通知开证行的责任，则适用于通知选择不通知信用证时。

（5）第七条的 b 分条是新加的，通知行通知信用证的责任只是受益人证实该信用证的表面真实性，但是当通知行无法确定该证的表面真实性时，该如何处理？对此，以往的《惯例》版本均未作正面规定。新增加的规定给了通知解通知行因无法鉴别表面真实性而

不通知信用证时耽误了正常的交易，也可以防止受益人误认为凡是通知行通知的信用证总是经其审核无误后才通知的，从而免除受益人遭受收到伪证的风险损失。

另外，通知行在时间上必须毫不延迟地通知开证行它不能证实信用证的真实性。UCP500 工作组反对限定时间，确立发出通知的限定时间将会增加当事人在实行上的困难。

119. 中南美洲及希腊地区贸易习惯以付款交单、承兑交单为主。若以 30% 信用证，70% 付款交单方式对外收款，后遭国外拒付，应如何处理？此种情况下如何确保信用证部分货款？例如 10000 美元货款，信用证部分 30%，计 3000 美元，付款交单部分 7000 美元，押汇后单据皆符合信用证条款，但买方拒绝付款交单部分货款，对方银行只取得 3000 美元，但无法交付单据给买主。开证行与买方如何去协调？另寻求新买主又如何处理？

付款交单 (Documents against Payment, 简称 D/P) 是一种托收方式，它是指委托人 (卖方) 在托收时指示托收行，只有在买方付清货款时才交出单据。在这种方式下，买方只有按照规定付款，才能取得装运单据，转售或领取货物。

托收对出口方的风险较大。因为与托收有关的各银行对付款人是否付款不负责任，在办理托收业务时，既无检查货运单据是否齐备、正确的义务，也无承担付款人必然付款的责任。出口方能否收到货款，唯一的保证就是进口方的信誉。如果付款人借故拒不赎单提货，除非事先约定，否则银行没有提领货物或采取措施的义务，而货物仍由出口方承担风险和责任。

在货款 30% 由信用证方式支付，而剩余 70% 由付款交单方式支付时，进口商所开立的信用证内一般都规定，卖方要制作两套汇票，一套金额为货款的 30%，以信用证方式支付，另一套金额为货款的 70%，以托收方式支付，在进口商付款赎单时收回票款。并规定，在托收部分货款遭到拒付时，全套货运单据退给出口商，30% 的信用证部分货款不予退还，从而保证出口商在买方一旦拒付的情况下，仍能收到 30% 的货款。信用证中的文句如下：“If the draft for the remaining 70% of invoice value is unpaid by the accountee, documents will be returned to beneficiary without refunding the proceeds for 30% of invoice value drawn under this L/C.”

在托收的跟单托收委托书中也有类似规定，并声明，原开证行对进口商拒付托收部分 70% 的货款不负任何责任。行文如下：“Payment of 30% of the invoice value will be effected to beneficiary against delivering to negotiating bank the following documents... Beneficiary will have to deliver to negotiating bank the following documents for collection of the remaining 70% of the invoice value, but without opening bank's responsibility for the due payment thereof, these documents being handled purely on a collection basis.”

在有以上规定的情况下，出口商能够确保得到 30% 的货款，并在买方拒付 70% 的托收货款时，仍然掌握货运单据，从而对货物具有全部的所有权，根据具体情况处理货物，减少一定的损失。这时原开证行不能把货运单据交给买方，但对买方是否付款也不负责

任。

如果在规定的期限内，买方仍无法付款，出口方可以在进口国当地或其它地方另寻新的买主，将货物出售。

120. 进口商向国外购买仪器设备，合约同意支付分期付款的第一笔，剩余货款交货后支付 2/3，待验收货品后支付其余 1/3 货款，请问此类信用证如何开？要求对方以何种文件分别押汇，并请提示应注意避免纠纷的事项。如分期付款的第一笔支付，须由出口商提出同额的备用信用证为担保，请问如出口商无法履行交货时，如除退还款额外，另加利息，则利率应以多少比率计算合理？

分期付款（Pay by Instalment）即分批偿付货款。它是指成套设备、船舶、飞机和一些机械工程项目等成交金额大、制造时间长的交易，按照产品的制造、交货过程分期支付货款，又称为工程进度付款（Progressive Payment）。

在采用分期付款进行交易时，买方一般是在合同签订后，订购产品投产前，先交付一部分货款作为订金（一般为 5% - 10%）。在买方付出订金之前，卖主应提出已领得该项产品的出口许可证的证明以及银行开具的保函（Letter of Guarantee），保证卖方如不能履约，由银行保证退还订金及利息。

银行保函又称银行保证书，是银行作为担保人向受益人开出的保证文件，写明他要保证被保证人一定要向受益人尽到某项义务，否则将由担保人负责支付受益人的损失。有的国家银行不接受其它银行开立的保函，而只接受开来的备用信用证（standby L/C），实际上二者性质相同。

其余部分货款的分期支付，由买卖双方根据商品生产的特点协商确定。机器设备一般在生产完毕装船付运后，付大部分货款，剩余部分则分别在到货验收、安装、试车、投产和质量保证期满时分期偿付。最后一批货款一般都是在交货或卖方承担的质量保证期结束时付清。货物的所有权也在付清最后一笔货款时转移给买方。

卖方在货物装船后，按银行保函中的规定收取货款，但保函项下的单据，按惯例是不能提交当地银行议付押汇的，只能委托银行作跟单托收。

买方开立的信用证中应列明以下的支付条款：

“ 10% of the L/C amount as down payment is payable against beneficiary's signed simple receipt and accountee's notice of payment through opening bank after receipt of beneficiary's Bank refundment standby L/C. 60% of the L/C amount is payable against the documents mentioned herein, but only 60% of the invoice value is payable.

Remaining 30% of the L/C is payable against beneficiary's signed simple receipt and accountee's payment notice through opening bank after formal acceptance of the goods. ”

如果出口方不能履行交货义务，按银行保证书的规定，除要退还买方交纳的全部订金外，还要退还该部分订金的利息，作为对买方损失的赔偿，利息一般按出口国通常的贷款利率计算。

121. 以承兑交单进口，托收行要求将承兑后的汇票寄还，该汇票寄还后，被提出到国际金融市场贴现，经多次流通后，到期从另一国家（并非托收行的国家）提出要求付款，银行是否凭此汇票付款？

在没有其他特别限制的情况下，银行应当对汇票付款。

所谓承兑交单（Documents against Acceptance D/A）是指卖方交单以买方承兑汇票作为条件，买方承兑汇票即可从托收行取得单据，提取货物，待汇票到期时付款。

汇票是一种债权证书，它是由一个人向另一个人签发的，要求对方立即或在一定时间内，对某人或其指定的人或持票人，支付一定金额的，无条件的书面支付命令。

在托收方式中，汇票是由卖方在取得装运单据后，根据发票金额开给买方的，与装运单据一起交给托收银行的。

汇票作为一种支付凭据，同时发挥着流通工具的作用。除少数在汇票上注明“仅付××公司”（Pay ×× Co. only）或“付××公司，不得转让”（Pay ×× Co. not transferable）的所谓限制性抬头的汇票以外，一般汇票都可以通过议付或贴现，辗转转让。汇票的转让需要通过背书（endorsement）交付。背书就是由原持票人在汇票的背面签上自己的名义，表示该汇票已转让出去。汇票经转让后，受让人还可以通过背书方式，再次转让。一张汇票在国际金融市场上可以有許多背书人。对一个受让人来说，凡是在他以前的背书人，都是他的前手，在他后面的都是他的后手，前手对后手负有担保汇票必然被偿付的责任。

汇票作为债权证书的支付凭据，可以通过转让，也就是债权的转让，承担一系列债权债务的结算任务，避免使用现金。同时，也为买卖双方的资金融通带来便利。一方面，它使卖方可通过汇票的议付或贴现，提前从第三者取得资金，另一方面，也给买方提供了一定的付款期限，避免过早地付出资金。

贴现是商业票据的一种买卖行为，它是指远期汇票承兑后，尚未到期，由银行从票面金额中扣减按一定贴现率计算的贴现息后，将余款付给持票人的行为，持票人出售已承兑的远期汇票给商业银行，即后者买入该汇票。

在上述承兑交单的过程中，托收银行作为新的持票人，将经过买方银行承兑的汇票贴现转让后，成为贴现买入汇票者的前手，从而对其它一切后手都具有保证汇票得到付款的责任和义务，一旦其后手因不能付款被追索，并已追索到托收银行时，托收银行对这张汇票有保证付款的责任。因此，在另一国家要求付款时，托收银行应给予付款，然后再向其前手进行追索。

122. 出口托收的受托银行遇国外拒付而委托人倒闭下落不明时，可否进行拍卖以抵费用？又如预估拍卖所得不足于抵付拍卖费用时，能否放弃，而由国外仓租业者自行处理？（托收银行已委托国外银行将货提出存入仓库）

托收是出口商为了向国外的买主收取销售货款或者劳务价款，开发汇票委托银行代收的一种国际贸易结算方式。在托收业务中，开出汇票委托银行向国外付款方收款的人叫出票人，又叫委托人。而接受委托人的委托，转托国外银行代为收款的银行叫托收银行或出

口方银行。

托收行通过它在买主国家的分行或代理行要求进口商按照委托书上的指示付款，代收行将收妥的货款拨交托收行转收出口商帐户。

委托人和托收行之间是一种委托代理的关系。委托的内容以及双方的责任范围都要在出口方填写的托收申请书中注明。托收申请书的内容还包括对某些问题的处理办法，如遭到拒付时如何处理，款项收妥后的通知方法，托收费用和 risk 由委托人或付款人负担等等。在托收银行接受了委托人的申请书之后，双方之间构成契约关系。如果发生争执，以托收申请书为准。

托收银行对所托收的汇票能否付款不负责任。对于汇票或附属单据以及函件在邮递中遗失或延误，电报在传递中的错误、遗漏、延误等也不负责任。但托收银行必须按照委托人的指示办事，如果由于工作疏忽而未能执行委托人的指示，托收银行必须负责。

如果国外的进口商拒付，而委托人却倒闭或下落不明时，托收行可以把托收单据项下的货物拍卖，以抵偿其费用损失。因为此时托收行没有其它途径向委托人收取费用，又掌握代表货物所有权的全套单据，只能采取这种措施以弥补其损失。但这种拍卖一般应由当地的法院或工商机构代为办理，以防事后委托人提出不同意见，引起纠纷。托收银行还可以先在各种新闻媒介中予以声明，并规定一个最后期限，如果委托人不能在这个最后期限内出面办理，托收行即获得处理货物的全部权利，委托人不能再进行追究。

如果估计拍卖所得还不足以抵补仓租费用时，托收行能否放弃货物要根据不同的情况来确定。如果货物存入仓库时，存仓单上的抬头人是委托人，托收行在这种情况下可以放弃货物，由国外仓租业者自行处理，因为委托人作为存仓单上的货物所有人，要对存仓费用等负责，托收行与这些费用没有直接联系，可以免责；如果存仓单上的抬头人是托收银行，或者写明是代收银行代表托收银行办理，托收银行则要负责存仓费用的支出，这时是否应该放弃货物，还要视仓租费用而定，如果仓租业者出售货物的所得将不足以抵偿仓租费时，该业者还将会向托收行追索不足部分的费用，所以托收行要慎重考虑，以防仓租业者利用这种情况，索要过高的费用，从而造成纠纷或加重托收行的费用负担。另外，1996年1月1日起实行的《托收统一规则》第十条a款规定：“未经银行事先同意，货物不应直接发至银行，也不应以银行或银行的指定人为收货人。”

倘若货物直接发至银行，或以银行或银行的指定人为收货人，然后由银行凭付款、承兑或其他条件将货物交给付款人而没有事先征得该银行的同意，则银行没有提货的义务，货物的风险及责任由发货人承担。”

123. 开证银行在出口当地设有分行，其信用证经分行通知。今出口商将单据送往该分行办理押汇，并经付款，或由押汇银行将单据转押该分行，也经付款，后来开证银行以某项被发现的瑕疵为由拒付，该出口商或押汇银行可否拒绝接受？如可，应以何项理由拒绝？

开证行在发现单据瑕疵后有权拒付，该出口商或押汇银行不能拒绝接受。

在信用证业务中，开证行和进口商之间具有契约关系，它们之间的契约就是开证申请

书。进口商在申请开证时，要根据银行的要求，交纳押金和费用，开证行要根据申请书的内容，正确、及时地开出信用证。信用证开出后，开证行要对信用证独立负责。如果所开立的信用证是不可撤销的信用证，开证行还对出口商及汇票背书人、善意持票人负第一性的付款责任。开证行在见票、见单付款后，不能因为进口商拒绝赎单或者无力付款，而向出口商、议付行、付款行、偿付行追索票款或要求退款。即使信用证项下的汇票是以进口商为付款人，开证行也不能因此而减免自身的付款责任。

开证行在收到议付行交来的单据以后，应与信用证条款核对，如果单据相符，应将票款偿还给议付行，开证行对议付行的责任即终结了。如果单据不符，开证行可以拒付退单，但应立即以最迅速的方法向议付行提出，倘拖延不提即作为默示接受。

在国际商会《跟单信用证统一惯例》中有如下规定：“第十四条 d 款：I. 如开证行及/或保兑行（如有），或代其行事的指定银行，决定拒绝接受单据，它必须不得延误地以电讯方式，如不可能，则以其他快捷方式通知此事，但不得迟于收到单据的翌日起算第七个银行工作日。该通知应发给寄送单据的银行，或者，如直接从受益人处收到单据，则通知受益人。

II. 该通知必须说明银行凭以拒绝接受单据的全部不符点，并说明单据已代为保管、听候处理，或已退交单人。

III. 然后，开证行及/或保兑行（如有），便有权向寄单银行索回已经给予该银行的任何偿付款项及利息。

议付行和开证行之间不是代理关系，议付行是根据信用证上开证行的付款承诺，向开证行索偿。议付行凭信用证议付汇票、单据后，应立即寄出，并向开证行、保兑行、付款行或偿付行索回垫款。开证行收到议付行寄来的单据，如果发现单据不符合信用证条款，可以拒绝付款，议付行可据以向出口商追索票款。因为议付行作为正当持票人，当付款人拒付时，对出票人（出口商）有追索权。

124. 如总行设在欧美等金融中心，其在他国设立的分行开出的信用证，因某些原因（不是以单据的瑕疵为由）而无法偿付时，其总行是否有义务代分行偿付？

信用证是银行应进口方的要求，开给出口方的一种保证出口方履行所规定的条件时，按期在指定地点支付货款的凭证。根据进口方要求开立信用证的银行就是开证行。国际商会《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）中对开证行的义务和责任是这样规定的：“第十三条：银行必须合理小心地审核一切单据，以确定单据表面上是否符合信用证条款。本惯例所体现的国际标准银行实务是确定信用证所规定的单据表面与信用证条款相符的依据。单据之间表面上互不一致者，将被认为不是表面上符合信用证条款。第十四条：a. 当开证行授权另一家银行依据表面符合信用证条款的单据付款、承担延期付款责任、承兑汇票或议付时，开证行和保兑行（如有），承担下列责任：

“对已付款、已承担延期付款责任、已承兑汇票或已议付的指定银行予以偿付。
.....”

议付行在议付后，将单据寄开证行索偿，开证行在审查单据无误、符合信用证规定

后，偿还议付行付出的款项，同时要通知买方付款赎单。在信用证中写有开证行对受益人的保证文句，以此作为确定开证行付款责任的依据。

由此可以看出，信用证是一种银行信用。在信用证条件下，银行根据买方的申请书，通过信用证上的保证条款向卖方提出付款保证。这样，银行就不再象托收那样，只是接受卖方的委托，到国外代收跟单汇票，对能否收到货款概不负责，而是处于第一付款人的地位，负第一性付款责任。只要卖方提交的单据符合信用证的条件，银行就不得无理拒付，而只有在银行倒闭或丧失支付能力时，出口方才可以转向进口方要求支付货款。

在这种情况下，开证行的资信对出口方能否收到货款关系十分重大，如果开证行倒闭或凭借各种借口，拒不履行付款义务，出口方仍然不能及时收到货款。

在开证行因某种原因拒绝付款，其总行是否应该代为履行付款义务，目前在国际上还没有任何统一的惯例可以遵循和依据。按照美国法律的观点，总行可以不对此负责，但根据德国的法律，总行应该负责。在具体情况下，各国银行的做法也各不相同。如果总行要维护开证行的信誉，促进日后业务的扩展，可以作为参加付款人，代为履行付款义务。但很多情况下，总行出于利润等因素的考虑，并不代其分行对信用证项下的汇票进行偿付。

125. 常有信用证在转让时，出让人在转让书上附加条件，诸如“所有文件由出让人会签”或要求其本身出的检验证书。在此情况下，受让人的单据是否需符合此条件？如按此类条件准备单据，开证银行以信用证条件未表明此项条件而拒付，则应如何处理？

可转让信用证是指开证行授权可使用信用证的银行（通知行）在受益人的要求下，可将信用证的全部或一部分转让给第三者，即第二受益人信用证。信用证经转让后，由第二受益人办理交货，但原证的受益人，即第一受益人，仍须负责买卖合同上卖方的责任。

在国际商会《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）中对可转让信用证是这样规定的：“第四十八条：a. 可转让信用证系指信用证的受益人（第一受益人）可以要求授权付款、承担延期付款责任、承兑或议付的银行（统称“转让行”）或当信用证是自由议付时，可以要求信用证中特别授权的转让银行，将该信用证全部或部分转让给一个或数个受益人（第二受益人）使用的信用证。……f. 除非另有约定，转让银行所涉及转让的费用，包括手续费、费用、成本费或其他开支等，应由第一受益人支付。如果转让银行同意转让信用证，在付清此类费用之前，转让银行没有办理转让的义务。”

可转让信用证主要供中间商利用。中间商因为自己不掌握商品，通常是一边和厂商订立供货合同，一边同外国进口商商订出口合同，从二者的差价中赚取利润。在这种情况下，中间商为了自己不垫付资金，一般就要求进口商开立可转让信用证，以便转给他的实际供货人办理交货。信用证在转让时，中间商有权按照他与供货人签订的合同，开立新的信用证将总金额、单价减少，装船期、有效期缩短，保险加保比例增加，并以第一受益人代替原证的开证申请人。除此之外，新证内容必须与原证条款相同，不得变动。

通知行对新证所负的责任与对原证的相同。第二受益人在货物装船出口后，要按照新证条款开发汇票制作单据，连同转让书交议付行（即开出新证的原通知行），议付行按汇票金额议付后，通知第一受益人按原证开发汇票、发票，以调换第二受益人所交来的汇

票、发票，并将两张汇票之间的差额付给第一受益人，这就是第一受益人所赚得的利润。议付行议付后，将第一受益人开具的汇票、发票及第二受益人提供的其他单据，一并寄交开证行向其索汇。

如果第一受益人在转让时，在转让书上加附“所有文件由出让人会签”等条件，不但没有多大意义，反而可能对出让人本身造成某些不利条件。因为出让人如果在第二受益人开发的汇票、提单、保险单等文件上签字，其法律地位很难确认，并可能同时作为共同出票人，对汇票负连带的付款责任。

如果开证行以信用证中没有这项条件而拒付，议付行可以要求开证行将这类文字注销，因为这类条件没有实际意义，并不影响各方的权利和义务，即使注销也不会造成危害。但实际上，开证行如果要保证其资信，没有无理拒付的意图，对这类文字可以置之不理，而不必拒付。

126. 信用证要求由 A 先生签署认可证书，而受益人提出的却是由 A 先生签署的检验证书，请问该单据是否为合格单据？

为了防止出口方装运的货物不符合标准或合同规定的品质，进口方常在信用证中规定出口方须提供检验证书，它与一般的认可证书不但内容不同，性质也不尽相同。

检验证书，是进出口商品经检验、鉴定后所出具的证明文件，它的作用表现在：

(1) 作为卖方交货情况的证明。如果检验证书证明交货品质、数量、包装以及卫生条件等与合同规定不符合时，买卖双方即可据此作为拒受或索、理赔的依据。

(2) 作为卖方向买方指定银行收取货款的单据之一。

检验证明书常由以下机构签发：

(1) 政府商检机构出具的检验证明书。

(2) 制造商出具的检验证明书。各国大厂商均有检验证明机构，具有完善的检验设备及技术，出厂的货物均须严格检验，以保证产品的品质、规格。

(3) 由私人或同业公会、协会开设的公证行或公证人出具的检验证明书。

信用证付款方式是一种典型的单据买卖。在信用证业务的各个环节，不论是受益人向议付行议付、议付行向开证行索偿，开证申请人向开证行赎单，都是以单据严格符合信用证规定作为条件，严格体现了单据和货款对流的原则。

因此，在信用证支付条件下，单证必须遵循“严格符合”的原则，即做到单证一致和单单一致。

单证一致是指卖方提交的单据的种类、份数和内容必须在表面上与信用证的规定一致，只要任何一方面稍有不符，即使是无关紧要的差异，也可能遭到拒付。

单单一致是指卖方提交的各种单据的内容应该互相一致，不得有任何矛盾。

由于信用证实行这一原则，因此，银行为了保证其自身的安全，一般不肯超越买方的授权范围接受不符合要求的单据。

如果在信用证中已申明所需的是认可证书，卖方作为受益人，应提交符合这一要求的证书。而卖方提交的却是内容、形式都与认可证书不同的检验证书，因此这一单据应属于

不合格单据，银行依照规定有权拒付。

127. 不构成分批装运的案例研究。

信用证规定：从中国港口运至神户 100 吨红小豆，不许分批装运。

受益人交来单据中包含两套提单：

第一套提单表明载货船名为“Zhuang He”，航程为“018”，装货港为“Tianjin”，卸货港为“Kobe”，毛重为“51.48 吨”，净重为“49.98 吨”，装运日期为“7 月 11 日”。

第二套提单表明载货船名为“Zhuang He”，航程为“018”，装货港为“Qingdao”，卸货港为“Kobe”，毛重为“51.04 吨”，净重为“49.82 吨”，装运日期为“7 月 17 日”。

银行审单，援引本条 b 分条认为没有分批装运，接受单据。

上述情况不算分批，可是两套以上运输单据每套运输单所列的装运日期都不同，那么这些货物的装运日期确定为哪一天呢？根据本惯例四十三条 b 分条，这一批货的装运日期被认为是各个运输单据所显示的最迟装运日期。例如：天津装货，船到青岛再装货，船到连云港又装货，然后到日本，在这三个港口装货不算分批，以连云港所出提单注明之装船日期为这一批货物的装船日期。

128. 某公司接到国外开来的信用证，商品名称为“热轧薄板”，由于工厂方面的疏忽，误装为“冷轧薄板”，押汇文件中的发票里只载明“薄板”，却顺利通过押汇。现接到进口商来函称提货时发现我方所交货物为“冷轧”而非合同所定的“热轧”，希望我方解决。请问：会不会被拒付？应如何解决？

在这种情况下，开证行已丧失了拒付的条件，因而不能拒付。

信用证是一项独立的文件，它不依附于贸易合同，信用证业务处理的是单据而不以货物为准。其中开证行要负第一性的付款责任，只要受益人或议付行提交的单据在表面上与信用证条款相符，开证行就必须偿付该部分款项。国际商会《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）中有这样的规定：“第十四条：d. I. 如开证行及/或保兑行（如有），或代其行事的指定银行，决定拒绝接受单据，它必须不得延误地以电讯方式，如不可能，则以其他快捷方式通知此事，但不得迟于收到单据的翌日起算第七个银行工作日。该通知应发给寄送单据的银行，或者，如直接从受益人处收到单据，则通知受益人。II. 该通知必须说明银行凭以拒绝接受单据的全部不符点，并说明单据已代为保管、听候处理，或已退交单人。……e. 如开证行及/或保兑行（如有），未能按照本条文的规定办理及/或未能代为保管单据听候处理，或径退交单人，开证行及/或保兑行（如有），将无权宣称单据与信用证条款不符。”

第十五条：银行对于任何单据的形式，完整性、准确性、真实性、伪造或法律效力，或单据上规定的或附加的一般及/或特殊条件，概不负责；对于单据所代表的货物的描述、数量、重量、品质、状况、包装、交货、价格或存在，或货物的发货人、承运人或保险人或其他任何人的诚信或行为及/或不行为、清偿能力或资信情况，也不负责。”

在本案中，进口商在提货时才发现货物装运错误，说明此时进口商已经从开证行处赎

单，支付了货款，并取得了代表货物所有权的单据。开证行按照信用证中的规定，对符合信用证条款的单据进行付款后，不能再追回所支付款项，对于发票中没有明确货物品质、规格所造成的错误，也不付任何责任。进口商在提货后，不能再退回货运单据，如果发现货物的品质、数量与买卖合同规定不符，不能向开证行提出赔偿要求。由于货物的不合规格是由于出口方装货错误造成的，因此进口方应根据合同向出口方索赔。

出口方在这种情况下要承担全部的违约责任，赔偿进口方的损失。出口方应迅速与进口方根据具体情况，协商解决办法，如折价、退货，以及损害赔偿、换货等补偿办法，如果不能达成一致意见，可以提交仲裁或诉讼解决。总之，双方应力争把损失控制在最小范围之内。

129. 某公司从美国客户收到一张循环信用证，每次循环 6000 美元，共可循环使用 5 次，总金额为 30000 美元，其中第四次于 5 月 8 日装出，但信用证有效期为 5 月 5 日，因过了有效期而遭拒付。等到 5 月 30 日，收到展延信用证有效期限及船期的修改书，出口商即以展延后的条件再提示要求付款，结果仍遭拒付。据买主说该展延部分只能适用于最后一批（第五批）部分，对于第四批部分不适用，请问是否合理？

循环信用证（Revolving L/C）是指信用证在被受益人全部或部分利用后，其余金额能够重新恢复至原金额再被利用，一直达到规定次数或累积的总金额时为止。

这种信用证是在买卖双方签订长期合同，需要分批交货时，进口方为了节省手续和费用而开立的。

循环信用证可分为以下三种：①自动循环。即信用证在规定时间内被使用后，不需要开证行的通知，自动恢复到原金额的信用证。②半自动循环。即信用证在被使用后，开证行如未在一定期限内提出不能恢复原金额的通知，即自动恢复至原有金额的信用证。③非自动循环。即每使用一次后，需有开证行通知后才能恢复原金额的信用证。

循环信用证一般适合于一些定期分批均衡供应、分批结汇的长期合同。对买方来说，使用循环信用证，可避免每笔交货都开证，节省开证费用，减少办理开证的手续，充分利用银行的开证额度。对卖方来说，可减少逐笔催、审证技术，对保障收回全部货款的可靠性也较大。

但循环信用证每次的使用仍必须依照一般信用证的运行程序，依照有关的规定办理。

例如，关于信用证的有效期限以及最迟提交单据期限，通常要依据国际商会《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）的下述规定：“第四十二条：（a）一切信用证均须规定一个交单付款、承兑或议付的到期日。（b）除第四十四条（a）节的情况外，单据必须于到期日以前提交。第四十三条：（a）除交单到期日外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定限期。如未规定该限期，银行将拒受迟于运输单据出单日期 21 天后提交的单据，但无论如何，单据也不得迟于信用证到期日提交。”

因此，本案中出口商装运货物超过了信用证的有效期限 5 月 5 日，运输单据的提交也必然在这一日期之后，依照上述规定，这种单据银行应当拒付。此外，展延的信用证有效期

应该只适用于最后一批货物的装运，而且从5月8日（第四批装运日期）到5月30日（修改书收到日期），已超过21天，而银行按规定要拒付迟于运输单据出单日期21天后提交的单据，对第四批装运货物的单据，照此规定也不能受理，该公司要自行承担迟装货物的责任。

130. 某进口商自西德进口一批化学品，所开出的信用证规定以青岛为目的港，但由开证银行转来的单价中发现下列各点：①装箱单不是由信用证受益人而是由包装公司签发；②集装箱提单指示的目的港是大连而不是青岛或青岛附近的集装箱堆积场；③发票和装箱单在一起；④提单上的被通知方不正确；⑤提单上的重量大于装箱单上的重量。请问，进口商欲以上述各点拒付，有无理由？

进口商可以以上述各点拒付。

单据在以信用证为付款方式时具有重要意义。因为信用证是一项单据买卖，各有关方处理的是单据而不是货物。在跟单信用证项下，受益人所提供的各项装运单据，必须符合信用证的规定，银行对单据实行“严格符合原则”即“单证一致”和“单单一致”，出口商交来的单据要与信用证条款一致，单据与单据之间内容要一致。只要单据严格符合，议付行即可凭单议付，开证行要凭单付款。各有关方都以单据为依据。在开证行履行付款责任之后，进口商要及时将货款偿还给开证行，赎取单证，但有权检验单据，对不符合信用证条款的单据，有权拒绝赎取，并于信用证到期时，收回押金。

信用证项下所要求的主要单据和主要要求如下：①商业发票。发票上的唛头、号码应与提单、包装单一致，货物数量按交易单位的数量记载，商品叙述必须与信用证的规定完全一致，单价中要注明价格条件，并符合信用证规定。发票上的总金额要与汇票相符，记载的毛重、皮重、净重、包装及件数要和信用证核对，并与重量单、提单所列相符。②提单。提单应该是已装船的清洁提单，上面的装货港、船程路线、卸货港、提单日期、抬头（或收货人）和被通知人均应符合信用证规定；提单上还必须注明“运费预付”或“在目的港支付运费”字样，并符合信用证规定，上面所载货物的标记、件数、毛重和净重应与其它单据一致。③附属于商业发票的单据，如检验证明书，包装单、重量单等。包装单可以合并发票上，也可以单独制作，但要依据信用证的有关规定办理，由出口商制作，其内容应与货物实际包装相符，并与发票、提单所列一致。

根据以上要求核对，本案中出口商所提交的单据存在多处不符点：①包装单由包装公司，而不是出口商出具；②提单上指示的卸货港大连与信用证上规定的青岛港不符；③如果信用证上规定发票和装箱单应单独制作，而实际上二者却合并在一起，显然也与信用证规定不符；④提单上的被通知人不符合信用证规定；⑤提单上的重量应与其它单据一致，而实际上这一重量大于装箱单上所记载的重量。

鉴于以上不符点的存在，可以认为该信用证项下的单证和单据之间都有许多不相符合的错误存在，因此该进口商可以据此拒付。

131. 某厂外销一批货物，押汇文件顺利押汇，但很快收到押汇银行通知已被开证行

拒付，理由为发票上的 240D/32F 打成 2400/32F，“D”变成“O”，与信用证规定不符，请问开证银行这种拒付理由是否太牵强？如何解决？

在信用证业务中，提交货运单据，是卖方必须履行的义务之一。议付行、开证行或付款行，都要严格遵守“单证一致”和“严格符合”的原则。他们不管货物的本身，只管单据正确与否，即使卖方交货完全符合合同，如单据不符，也将遭到拒付。

卖方提交的单据，应严格按照合同以及有关法律和惯例，力图做到单据所应具备的完整性和正确性。所谓完整性，是指单据的种类和份数要齐全，不能短缺；所谓单据的正确性，是指卖方提交单据的格式、内容、书写或打印等项要求，都要做到符合合同规定，并且规范化，一般应当达到内容正确，表述清楚，字迹清晰，表面整洁以及单据之间的内容一致等项要求。卖方在履行过程中，提交完整的正确的单据，是防止纠纷和保证安全、迅速收款的重要环节。

发票是货运单据的中心，也是装运货物的总说明。在国际贸易中，商业发票是卖方必须提供的单据之一，也是买方凭以收货、记帐、支付货款和报关纳税的依据。

在国际商会《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）中对商业发票有这样的规定：“第三十七条：（c）商业发票的货物描述必须符合信用证中的描述。在一切其他单据中，货物描述可使用统称，但不得与信用证货物描述有抵触。”

这种符合，包括发票中的货物数量要按交易单位的数量记载，并与信用证的规定一致；商品叙述一栏中商品的名称、规格、尺寸、颜色等与信用证规定完全一致；单价中注明价格条件，并符合信用证规定；以及发票中记载的毛重、皮重、净重、包装及件数要与信用证核对，并与重量单、提单所列明的数量相符。

而在本案中，发票中货物的规格“240D/32F”错打成“2400/32F”，显然与信用证业务中单证一致、单单一致的要求不符，造成单据瑕疵，开证行照理可以拒付。

但这种错误不是实质性的，属于一时疏忽而造成的打印错误。在不影响各方利益的前提下，对这种轻微的失误，开证行一般不应该断然拒付。为了促进交易的达成，保证买卖双方及各方利益，开证行应以诚信原则为基础，及时与押汇银行及出口方取得联系，在信用证有效期内修改原发票，消除瑕疵，然后对完整、正确的单据进行偿付。这样既保证出口方能及时收到货款，也使进口方能尽快取得所需的货物。

132. 某工厂外销胶合板到埃及，信用证规定的商品名称为胶合板，并要求保险单，按我方名称签发；此外，又要求产地证明由埃及驻华大使馆授权签发。该厂所提示的发票上商品名称为“旋刨胶合板”（因买卖合同上的名称如此），保险单上的被保险人为“开证银行”，产地证明也非埃及驻华使馆签发，结果开证银行以发票上的商品名称与信用证不符，保险单上的被保人及产地证明不符合要求等理由拒付，有无道理？

信用证是一种银行信用，它是一项不依附于贸易合同的独立文件。在信用证业务中，各方处理的是单据而不是货物。因为货运单据代表货物的物权，货运单据的转移就代表了物权的转移。卖方交付单据代表交付货物，买方取得单据代表收到货物。同样，在结算时，银行购进的是单据，受益人出售的也是单据，有关各方都以单据作为依据。出口商交

来的单据要与信用证条款相符合，单据与单据间的内容要一致，只要单据严格符合，议付行即可凭单据议付，开证行要凭单付款。

信用证项下所要求的单据，包括基本单据如商业发票、运输单据，以及在 CIF 价格条件下的保险单据，还有附属单据，如产地证、包装单等附属于商业发票的单据。

商业发票是在货物装出时，卖方开立的凭以向买方索取货款的价目清单。它是卖方必须提供的单据之一。国际商会《跟单信用证统一惯例》（1993 年修订本）中，规定商业发票的货物描述必须符合信用证中的描述，包括商品名称、规格等等，而其他单据中可以使用统称。

保险单据是承保人对被保险人签发的办理保险的证明，它是保险双方确定彼此权利、义务的依据。它的主要内容包括：保险人名称、被保险人名称、标志、包装及数量、保险货物项目、保险金额、保费、费率、运输工具名称、开航日期、起运地和目的地、承保险别、赔付地点、出单日期及保险人签字等，其中与其他单据相同的项目内容必须与其它单据和信用证规定一致。被保险人一般为信用证的受益人，如果信用证指定开证银行为被保险人，则应按信用证的规定填写。此外，其它内容也都必须符合信用证的规定。

产地证明书是证明货物的制造地或生产地，作为进口国给予出口国配额或优惠关税待遇的凭证。例如根据联合国关于发展中国家向发达国家出口制成品或半制成品享受普遍优惠税率的规定，发展中国家向西欧经济共同体出口上项商品须填制“普惠制产地证”，以便进口国海关凭以给予减免关税的待遇。

签发产地证明书的机构视信用证有无具体要求而定，一般由商检机构或商会签发，也可以由卖方自行签发，但如果信用证中已有明确规定，则必须照此规定办理。

在某厂外销胶合板所开立的信用证中，商品叙述所用的名称为统称，并规定了保险单中的被保险人和产地证明书的签发人。受益人只有按照这些规定，签发符合要求的单据，才能获得货款。

但实际上，某厂在发票中采用了货物的全称，被保险人名称和产地证明的开具人也未能遵照规定，因此开证行可以此为理由拒付。

133. 买方以支票预付货款，卖方将支票先交银行托收，等收妥后再发货，这样较为安全。然而银行方面说，光票向美国银行提示付款后，美国付款行于付款后半年内，可提出退票，请问此说是否属实？

支票是国际贸易中一种较常见的支付工具，它是银行存款户对银行签发的，授权银行对某人或其指定人或执票来人即期支付一定金额的无条件书面支付命令，也就是以银行为付款人的即期汇票。

在以托收方式进行国际贸易结算的过程中，出口商为了向国外买主收取销售货款或劳务价款，开发汇票委托银行代收。如果汇票不附有货运单据或者只附有非货运单据（如发票、垫款清单等），称为光票托收，通常用于收取出口货款尾数、样品费、佣金、代垫费用、其他贸易从属费用、进口索赔款以及非贸易各个项目的收款等。

光票托收的汇票一般应由收款人作成空白背书，托收银行作成记名背书给代收行，并

制作光票委托书 (Advice of Clean Bill for Collection) 随汇票寄代收行托收票款。

在以即期汇票 (即支票) 进行托收时, 代收行在收到汇票后, 应立即向付款人提示要求付款。付款人如无拒付理由, 应即付款赎票。如果付款人拒绝付款, 除托收委托书另有规定外, 应由代收银行在法定期限内, 作成拒绝证书, 并及时将拒付情况通知托收银行转告委托人, 以便委托人采取适当的措施。

在以即期汇票托收的过程中, 托收银行凭已经过委托人背书的支票, 向美国的付款银行提示, 请求付款。根据《票据法》的规定, 背书人对票据所负的责任与出票人相同, 背书人对其后手, 有担保票据被付款人承兑及付款的责任, 背书人必须保证, 支票上的前手背书都是真实无误的, 这种保证并不随支票的付款而消失。因此, 如果美国付款银行在兑付支票后, 发现支票的背书有不真实的情况, 可以将已兑付的支票退回, 并且从托收银行追回已拨付给托收银行的款项。

这种情况通常在出现下列情形时发生: ①支票背书的签字是伪造的或者是由无权代理人签发的, 在这种情况下, 付款银行可以在付款日后的三年内退票; ②支票的金额、日期或其他重要事项经过改造, 付款银行在出票人收回支票款一年内, 可以退票。

因此, 在光票提示付款后, 美国的付款行如果发现有上述情形, 是可以退票的。为了保障自身的权益, 出票人必须要保证支票的背书及其他有关事项必须准确无误, 否则无法保证收款的安全性。

134. 目前银行是否接受保了险的付款交单、承兑交单的融资? 假设接受而发生拒付时, 保险公司、银行与买卖双方的责任如何?

托收是在国际贸易中, 出口商为向国外买主收取销售货款或劳务价款, 开发汇票委托银行代收的一种结算方式。汇票连同所附货运单据一起交银行委托代收的托收方式称为跟单托收, 分为付款交单 (D/P) 和承兑交单 (D/A), 两种形式。

付款交单 (Documents against Payment, D/P) 是指出口人的交单以进口人的付款为条件, 只有进口人付清货款, 代收行才能交出货运单据。

承兑交单 (Documents against Acceptance, D/A) 是指出口人的交单仅以进口人的承兑汇票为条件, 进口人承兑汇票后即可从代收行取得装运单据提取货物, 待汇票到期才付款。

由于付款交单和承兑交单建立在商业信用的基础上, 因此一旦进口方拒付, 出口方就要遭受各种损失。在采用付款交单方式时, 如果进口方拒不付款赎单, 出口方由于货物已经运往国外, 就要承担额外费用, 如关税、仓储费、保险费及其它费用, 委托银行或代理人还要办理提货等各种手续, 降价在当地销售货物。特别是如果因当地外汇管制无法收取外汇或不能进口等原因, 货物无法转卖时, 还可能要将货物运回, 担负双重运费和其他费用及风险。而采用承兑交单时, 对出口方风险更大。因为在付款交单的条件下, 进口方在未付清货款前, 得不到货运单据, 也不能提领货物, 出口方仍然对货物具有所有权, 一旦进口方拒绝付款赎单, 出口方还可以自行处理货物, 弥补部分损失; 而在承兑交单的条件下, 一旦进口方承兑汇票, 即可取得货运单据凭以提货。提货后如果进口方不付款或破产

倒闭，出口方会受到“货款两空”的巨大损失。

国家为了保障本国出口商的利益，鼓励本国对外贸易的发展，指定专门机构或保险公司举办“出口信用保证保险”，对托收方式下，由于进口方倒闭、拒付或进口国战争、政变和外汇管制造成的出口方的损失予以补偿，从而促进了本国对外贸易的发展，也保证了银行对出口方给予资金融通。

这种资金融通一般采取托收出口押汇的方式。出口商将汇票及全套货运单据交托收银行收取货款时，如托收行认为这笔交易的货物销售情况良好，进出口商资信可靠，即可根据出口商的要求叙做托收出口押汇，买入跟单汇票，按照票面金额扣减从付款日到估计收到票款日的利息及银行手续费，将余款付给出口商。

在付款交单、承兑交单已由保险公司承保了出口信用保证保险的情况下，银行如果给予资金融通，日后收取资金更有保证，即使进口方由于种种原因不付款，也能得到保险公司所给予的赔偿。

如果进口方拒付，只要这种拒付不是由于托收银行或出口方本身的责任造成的，保险公司按照保险条款的规定，应首先对出口方的损失予以赔偿。出口方在将跟单汇票卖给托收银行后，已得到该笔货款，不能再得到保险公司的赔付。只有买入跟单汇票的银行能够获得赔款。

135. 请问 UCP500 对专递及邮政收据作何规定？

UCP500 第二十九条规定了对信用证项下所提交的邮政收据、投递证明或专递、快递机构所签发单据的详细要求。如信用证要求该类单据，则除非信用证另有规定，银行将接受下述单据，不论其称谓如何：

（1）对邮政收据或投递证明而言，表面上有信用证规定的装运地或发运地戳记或以其它方式证实并加注日期者，该日期即视为装运或发运日期。

（2）对由专递或快递机构出具证明收到待运货物的单据而言，表面注明专递/快递机构的名称，并由该具名的专递/快递机构盖戳、签字或以其它方式证实；并注明取件或收件日期或同义词语，此日期即视为装运或发运日期。

（3）所有其它方面均符合信用证规定。

136. 某公司的商品出口一直很顺利，未遭过拒付的情形，如因单据的错误而遭拒付，受益人及时将该单据重新更正或制作后再送往开证行，是否客户就无法再拒付？若更正后再送往开证行已超过信用证的有效期限，开证行是以第一次押汇日期，还是以更正后押汇的日期为准？

在以信用证为付款工具的交易中，各种与货物有关的单据具有重要的作用。因为银行在办理跟单信用证的交易时只是与单据打交道，并不直接接触货物。因此，银行在信用证下所办理的付款，要求各项单据整齐完备，与信用证条款中的有关规定相符合，做到“单证一致，单单一致”。

这些单据包括三类：以发票为中心的货物单据，包括装箱单、重量单、产地证明书、

商品检验证书等；提单（B/L）等运输单据；保险单据。在《跟单信用证统一惯例》中有非常详细的规定。如果单据中有与信用证中的规定不相符合的地方，开证行有权退回单据并拒绝付款。即使开证行已对有瑕疵的单据付款，开证申请人（进口商）也有权再检验单据，对不符合信用证条款的单据，拒绝赎取，并于信用证到期时，收回押金。

此外，信用证中还规定了信用证的有效期和单据的最迟交单期，在这个日期后提交的信用证和有关单据，银行不予受理。

国际商会所制订的《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）中是这样规定的：第四十二条：（a）一切信用证均须规定一个交单付款、承兑或议付的到期日。（b）除第四十四条（a）款情况外，单据必须于到期日或到期日以前提交。（第四十四条（a）款是有关该期限顺延到银行下一营业日的规定）……”

“第四十三条：a. 除交单到期日外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定限期。如未规定该限期，银行将拒受迟于运输单据出单日期 21 天后提交的单据，但无论如何，单据也不得迟于信用证到期日提交。”

“第四十四条：……b. 最迟装运日期不得按照本条（a）款对到期日及/或装运日后交单期限的顺延为由而顺延。如信用证或修改未规定最迟装运日期，银行将不接受表明装运日期迟于信用证或修改规定的到期日的运输单据。”

对单据出具后发现错误被拒付，而由受益人重新修改的情况，国际上还没有统一的规定。但通常的做法是，只要受益人能在信用证的有效期内，以及信用证所规定的最迟交单期内提交经过修改的单据，银行一般都会受理单据，而不是断然拒付。

这种做法不但有利于出口商在由于一时疏忽而发生错误的情况下有补正的机会，及时收到货款，同时也保证了进口商能够及时收到所进口的货物，保障了买卖双方的利益，也有利于双方保持良好的贸易关系，对国际贸易具有促进作用。

137. 国外单据寄到时，因故欠缺装箱单，乃予拒付。以后押汇银行寄还装箱单，拒付原因是否解除？

装箱单是货运单据中的一项重要文件。进口地的海关验货、公证行检验，进口商核对货物，都要以装箱单为依据。如果每件货物的品种和重量不同，必须在装箱单中逐件载明。因此，装箱单又称为内容明细表。如果整批货物的品种相同，只是重量不同，也可以用重量单代替。

装箱单可以单独制作，也可以合并并在发票上，但货物的项目必须分别记载，以便于进口地的海关和收货人核对。装箱单的内容包括：合同号码、发票号码、唛头及号码、货名叙述、容积及重量（包括毛重、皮重、净重）、进口商或收货人的名称、地址、船名、目的港等。

装箱单由出口商制作，内容要与货物的实际包装相符，并与提单和发票一致。

装箱单并不是信用证交易下的一项主要单据，它依附于商业发票。但只要进口商在信用证中写明要求装箱单的字句，出口商必须按其要求提供与提单、发票相符的装箱单，作

为所提示并据以得到偿付的必备文件之一。

如果出口商未能按信用证的规定，提交装箱单，或提交的装箱单与信用证条款不符，根据《跟单信用证统一惯例》中的有关规定，银行有权拒绝接受出口商所提交的单据或付款，并将其它单据退还给出口商或其银行（议付行）。

如果信用证有明确规定最迟交单期限的文句（如“Negotiation must be effected within 10 days after B/L date”），只要议付行能够在这个规定的期限内，将欠缺的装箱单补送给开证行，开证行应该接受，并在其他单据相符的情况下，付款给议付行。

在信用证中没有明文规定最迟交单期时，按照《跟单信用证统一惯例》（1993年修订本）第四十三条a款的规定，议付行或出口商必须在运输单据出单日期21天内交单。如果议付行在这一期限内补交装箱单，开证行也应该接受单据并付款。

一旦出口商没有能够在上述两种情况下规定的最后期限内补交装箱单，开证行应可以合理拒付。但在实务上，只要出口商补送了装箱单，又没有影响进口商提领货物，银行一般也应该接受，这样既有利于买卖双方交易的达成，也保证了各方的信誉，为日后的交易打下良好的基础。

138. 假如信用证项下单据因不符而遭拒付，出口商如能补正时，在时间上有限制？

信用证项下的单据必须要符合信用证条款中的规定，做到“单证一致”（即装运单据的内容与信用证规定一致）、“单单一致”（各单据间内容一致）。银行必须合理地审核一切单据，并从表面上确定其是否与信用证条款相符，以决定其是否付款、承兑或议付。如果出口商提交的货运单据与信用证中的规定不符，银行可以退回单据并拒绝付款。

因此，出口商要及时收到货款，就必须提交完整、正确的单据，按信用证的规定办理结汇。

货运单据的提交有时间限制。国际商会制订的《跟单信用证统一惯例》（1993年修订）规定：第四十二条：a. 所有信用证均须规定一个到期日及一个付款承兑的交单地点。对议付信用证尚须规定一个议付交单地点，但自由议付信用证除外。规定的付款，承兑或议付的到期日，将视为提交单据的到期日。b. 除第四十四条（a）款规定外，必须于到期日或到期日之前提交单据。……”

“第四十三条a. 除交单到期日外，每个要求运输单据的信用证还应规定一个运输单据出单日期后必须交单付款、承兑或议付的特定限期。如未规定该限期，银行将拒受迟于运输单据出单日期21天后提交的单据，但无论如何，单据也不得迟于信用证到期日提交。……”

因此，银行有权拒付在规定的最迟交单期和信用证有效期之外提交的单据。

就本案而言，在出口商将被拒付的单据重新补正提交银行时，有以下两种情况：

（1）如果在信用证中没有明确规定货运单据必须提交银行的最迟日期，只要出口商能够在提单签发后21天内（而且没有超过信用证的有效期）将单据补正，并重新向银行提示，银行应该接受单据并付款。

（2）如果在信用证中有关于最迟提示单据日期的规定，出口商必须在这一日期前提

交所需的单据。只要出口商能够在这日期前将补正的单据重新提示，开证行一般应在接受单据后将货款付给该出口商。

一旦出口商在第二次补交单据时，虽然全部单据在表面上全都符合信用证，但交单时间已超过信用证的最后交单日期，由于信用证已失效，银行无权接受这类单据，当然就没有承担付款的责任。

因此，从事国际贸易的出口商，在信用证交易中必须牢记单证与信用证“严格相符”的原则，避免因单证不一致造成不能及时收到货款的损失，影响经济效益。

139. 某公司制造灯具外销，货物完工一个多月，因战争不能出口。此次交易是经由贸易商办理，该公司以信用证副本及订单为根据向贸易商索取货款，但被拒付，请问有无补救办法？

该公司由于战争影响，产品不能及时出口，属于不可抗力的影响。

不可抗力又称人力不可抗拒，是指在签约后，不是由于当事人的过失，而是由于发生了当事人不能预见和人力所不能控制的意外事故，以致不能履约或不能如期履约，有关当事人即可根据契约或法律的规定，免除不履约或延期履约的责任。

根据国际贸易实践和各国法律规定，不可抗力事件包括两种情况：一种是由于“自然力量”引起的，如水灾、火灾、飓风、大雪、暴风雨、地震等；另一种是由于“社会力量”引起的，如战争、政府禁令等。

对不可抗力的后果，可以由双方当事人在合同中加入不可抗力条款予以规定，在中国的涉外经济合同法中有如下规定：

“第24条 当事人因不可抗力事件不能履行合同的全部或部分义务的，免除其全部或部分责任。

当事人一方因不可抗力事件不能按合同约定的期限履行的，在事件的后果影响持续的期间内，免除其迟延履行责任。

不可抗力事件是指当事人在订立合同时不能预见、对其发生和后果不能避免并不能克服的事件。

不可抗力事件的范围，可以在合同中规定。

第25条 当事人一方因不可抗力事件不能履行合同的全部或者部分义务的，应当及时通知另一方，以减轻可能给另一方造成的损失，并应在合理期间内提供有关机构出具的证明。”

制造商在因不可抗力，不能及时装运货物时，要及时通知对方并提供适当的证明文件。出具不可抗力事故证明的机构，在国外是由事故发生地点的政府主管当局签发，或由当地的商会以及登记的公证人出具。在我国一般是由中国国际贸易促进委员会出具。

在本案中，制造商持有信用证的副本，因此，买卖成交的价格条件一般为离岸价（FOB），成本加运费价（CFR）或到岸价（CIF）。根据《国际商会1990年贸易术语解释通则》（Incoterms 1990），在以上述三种价格条件成交时，制造商有在船上交货的义务。但因为战争这种不可抗力使制造商不能及时将货物装船，按一般合同中订立的不可抗力条

款，不能作为制造商违约处理，该制造商对此可以免责。

但贸易商对此也不应负任何责任。在因不可抗力使合同不能履行的情况下，双方应推迟履行合同中规定的义务和责任。贸易商没有取得货物的所有权，对制造商的索款也应不予受理。

对这种情况处理的最佳途径是：制造商应及时找有关部门开具不可抗力的事故证明，并通知贸易商，根据原订合同中的不可抗力条款由双方本着合作的精神，对该项事故的处理达成协议，力争减少双方的损失。

140. 有关保兑行对修改的保兑示例。

一信用证于1995年3月1日开立，金额为3万美元，有效期至1995年5月31日，通知行应开证行要求保兑了信用证。1995年4月15日信用证额增加了20万美元，有效期延展至1995年8月31日

问题：①保兑行是否必须对增加额及展期进行保兑？

②如果保兑行不愿再加保兑，该保兑行应如何行事？

回答：①一银行是否同意加保兑的请求是国际商会无法规定的。保兑通常是两家银行间的协议。虽然一家银行可能愿意保兑3个月期的3万美元的信用证，但它可能不愿保兑6个月期23万美元的信用证。这种拒绝保兑的权力由UCP500第9条d分条规定，即修改未经保兑行同意不发生效力。

②如果保兑行不愿再加保兑，上述修改然应适用于UCP500第九条d分条第II款的规定，即保兑行须立即通知开证行和受益人其不愿按修改书的条款保兑，并将修改书转交受益人而不加保兑。唯一的例外是，如果开证行事先已提出要求，保兑行在不加保兑时需待开证行进一步指示，此时保兑行无须先将修改书递交受益人。

141. 国内某公司外销一批罐头，全部提单皆经由国内银行寄到对方银行，但仍发生拒付。理由是遗失一张提单。虽已另出证明，不过仍拒付。但此批货在进口地仍属于热门货，可否转让另外的买主？（因为进口商要求20%的折价）

在国际贸易中，单据具有十分重要的作用，提交货运单据是卖方必须履行的义务之一。

联合国《国际货物销售合同公约》第三十条规定：“卖方必须按照合同和本公约的规定，交付货物，移交一切与货物有关的单据并转移货物所有权。”

由于卖方提交的单据不符，买方可以提出索赔或行使其他权利，在严重的情况下，还可以拒收货物、撤销合同并有可能提出损害赔偿。一方面卖方要按照合同规定交付货物；另一方面，卖方要按照合同规定提交单据。这是卖方两项既有联系而又是相互独立的义务，也是买方两项既有联系而又是相互独立的权利，这两项义务或权利是不能相互代替的。买方既有拒收不正确货物的权利，又有拒受不正确单据的权利。

卖方向买方提交的单据，应严格按照合同以及有关法律和惯例，力求做到单据所应具备的完整性和正确性。所谓完整性，是指单据的种类和份数要齐全，不能短缺；其次，对

每种单据要求的份数，包括正本和副本各多少份，卖方都要严格照办，只有达到上述要求，才能视为保证了单据的完整性。卖方在履约过程中，向买方提交完整和正确的单据，是防止纠纷和保证安全、迅速收款的重要环节。

在以信用证作为结算工具的交易中，单据的正确、完整性更具有重要的意义。因为在信用证业务中，各有关方面处理的是单据，而不是货物，卖方只有提供符合信用证规定的各项单据，才能得到货款。买方有权拒绝接受与信用证条款不一致的单据，并以此作为拒付的理由。

另外，银行对由于任何文电、信函或单据传递过程中延误或遗失引起的后果不负任何责任。如果因此造成单据不完整，卖方必须自行承担责任。

海运提单（B/L）是国际贸易运输单据中一项主要单据，也是信用证项下交易中卖方必备的单据之一。它是承运人或其代理人（轮船公司）签发的证明托运的货物已收到，或装载船上，约定将该项货物运往目的地交与提单持有人的物权凭证。它代表了货物的所有权，持有人对提单上所载明的货物具有法律上使用、买卖、偿债、抵押处分的权利。

卖方交到银行的提单必须是全套、正本提单，交来的张数应与提单上注明的张数一致，并与信用证要求相符。

在本案中，提单在传递过程中不慎遗失，使单据丧失了应有的完整性，从而与信用证中的要求不符，买方有权拒付，银行对此也不能负责。但在没有议付押汇的情况下，提单仍属于原出口商，因此，出口商对这批货物仍具有绝对的所有权。因此，在买方拒付的情况下，卖方有权将货物转卖他人。

142. 对出口商在承兑交单、付款交单条件下交易所承担的风险，是否能由银行来承担，有何办法？

付款交单和承兑交单是托收的两种方式。托收是指由卖方根据发票金额开出汇票，委托银行或其它途径向买方收款。在国际贸易中，托收一般都通过银行进行，并大多以跟单托收的方式完成货款收付。

跟单托收根据交单条件的不同，分为：（1）付款交单（Documents against Payment, D/P）。这种方式是指委托人（卖方）在托收时指示托收行，只有在买方付清货款时才交出单据。在这种方式下，买方只有按照规定付款，才能取得装运单据，转售或领取货物。（2）承兑交单（Documents against Acceptance, D/A）。这种方式是指卖方交单是以买方承兑汇票作为条件。买方承兑汇票即可从代收行取得单据，提取货物。待汇票到期时才付款。由于只有远期汇票需要承兑，所以承兑交单只适用于远期汇票的托收。

托收虽然要经过银行办理，但银行只是作为卖方的受托人行事，不承担付款的责任，也不过问单据的真伪，如果没有特殊约定，也不对已到达目的地的货物负提取和看管的责任。因此，托收这种支付方式仍然是建立在商业信用基础上的。

对卖方来说，托收方式是先发货后收款，如果是远期托收，还要在货到后才能收回货款，所以实际上是向买方提供信用。而他是否能按时收回全部货款，依靠的是买方的商业信用。如果买方倒闭、丧失付款能力，或是因为行市下跌，买方借故不履行合同，拒付付

款，卖方不仅要发生无法按时收回货款或货款落空的损失，而且要发生货物到达目的地后提货、存仓、保险的费用和承担变质、短重的风险；以至转售货物可能发生的价格损失；或是在转售不出去时，将货物转运他地或运回本国的运费负担；或是因储存时间过长被当地政府贱价拍卖的损失等。特别是在承兑交单的条件下，买方在承兑汇票后就可以得到装运单据，提取货物，卖方可能会由于买方不付款，而遭受钱、货两空的巨大损失。

由于银行与卖主之间是委托代理关系，因此上述风险银行将不予承担，卖方如果要使及时收款得到保证，应投保出口信用保证保险。

这种保险是由国家特设机构或指定保险公司为促进本国出口贸易的发展，保护本国出口商利益而承保的。它所担保的风险包括政治风险，如进口国发生政变、革命、暴乱、战争以及政府颁布冻结资金或限制对外支付等政治原因造成的损失；经济风险，如进口厂商破产倒闭无力偿付，货币贬值或通货膨胀等经济原因所造成的损失。

卖方如果希望减少对外出口，特别是以托收方式支付的风险，可以向所在国的专门机构办理这种保险。在我国，出口信用保证保险是由中国人民保险公司办理的。

1996年1月1日实行的《托收统一规则》进一步强调银行与货物的脱钩，其中第十条a款规定：“未经银行事先同意，货物不应直接发至银行，也不应以银行或银行的指定人为收货人。

倘若货物直接发至银行，或以银行或银行的指定人为收货人，然后由银行凭付款、承兑或其他条件将货物交给付款人而没有事先征得该银行的同意，则银行没有提货的义务，货物的风险及责任由发货人承担。

143. A：进口商；B：制造商；C：模板商。A欲进口一批货品由C提供模板交B制造后，由B厂所在地出口到A商所在地。C商所在地与B同，因有许可证的关系C不接受B的订单，但可接受A的。由C提供的模板将由B保存，不随制造后货品交运。在此种情况下，A如何定货，如何付款？

在这种情况下，由于C提供的模板不随货物一起装运出口，A商不能将这笔货款列入进口许可证中申请结汇，必须采用其它变通的办法。

结汇是指进、出口人按一定方式通过银行收、付外汇。根据世界上大多数国家的外汇管制政策和法令的规定，出口所得的外汇必须卖给国家指定的银行；进口时必须向有关银行购买进口外汇，即必须向管理外汇的机构申领外汇，待批准后向指定银行以本国货币购买外汇。通过银行结汇，在多数情况下，都是凭单据结算。

结汇所需的单据包括：①商业发票，即出口商开给进口商的售货清单，其中包括：编号、出票日期、合同号码、发货人名称、收货人名称、装运工具、起运地点、包装和包装标志、品名、数量、规格、付款条件、单价和总值等。这是出口商结汇所需单据之一，也是进口商凭以收货、付款和报关纳税的依据。②提单；③保险单；④装箱单和重量单；⑤检验证书；⑥普惠制产地证；⑦汇票。

有关机构将凭进口商提供的上述单据以及进口商申请到的进口许可证，允许进口商获得所需的外汇，进口货物。

本案中，A 所进口的货物需要先由 C 向 B 商提供模板，但必须由 A 向 C 订货。在这种情况下，A 不是直接由 C 进口模板，因此，如果模板与实际的最后产品属于两批货物，A 在仅持有 B 所开发的提单、汇票、发票的情况下不能从国内有关机构得到足够的外汇。

因此，如果这批模板价值不大，A 进口商可以通过小额结汇的方式，把这部分货款直接汇给 C 商，然后请 C 商提供模板给 B，B 再进行生产、装运货物。A 凭 B 开发的单据提货，付款，从而完成这笔交易。

如果这些模板价值较高，不适于用小额结汇方法将货款汇出，A 可以要求 B 把这批模板的成本一并列入 B 所开发的商业发票内，A 凭已开发的发票金额开立以 B 为受益人的信用证，并向有关机构申请购入与发票金额相等的外汇，通过信用证方式，把全部货款付给 B 制造商，并通知 B 制造商把全部货款中属于模板价值的部分，转付给 C 模板商。这样做，B、C 可以得到相应的货款，A 也能够及时收到所需的货物。

144. A：日本电子厂；B：国内电子厂；C：在中国 A 商的许可生产厂家。B 开来信用证向 A 购买一批零件，可否由 C 在国内直接交货？采用何种方式，将来如何付款？

B 不能以这种方式与 A 进行交易。

信用证是银行应进口方申请，开给出口方的一种有条件的承担付款责任的凭证。信用证结算方式是在托收方式的基础上发展而来的。它的主要作用是把在托收方式下由进口商履行的汇票付款责任，转为由银行履行，保证进出口方的货款或单据不致落空。同时使双方在资金融通上得到便利，从而有利于国际贸易的发展。

采用信用证支付的程序一般是这样的：①进出口方在合同中规定采用信用证方式付款；②进口方向其所在地银行提出申请，按照合同规定内容填写开证申请书，请开证行开证；③开证行按申请书内容，向出口方开出信用证，寄交出口方所在地区的分行或代理银行；④通知行核对印签无误后，将信用证交给出口方；⑤出口方审核信用证与合同相符后，备货装运。备齐各种装运单据，并开发汇票，在信用证有效期内，向当地议付银行议付；⑥议付行按信用证规定审单无误后，向出口方承兑或垫付货款，即从汇票金额中扣除利息等费用后付款给出口方，同时将汇票和单据寄开证行或其指定的银行索偿；⑦开证行或其指定银行审单无误后付款给议付行；⑧开证行通知进口方付款，进口方付款赎单。

对进口商来说，以信用证方式结算，可以在付款后肯定地取得代表货物的单据，可以通过信用证条款控制出口商装货期限，可以通过适当的检验条款，保证货物装船前的质量、数量，并且在开证时，一般无需付给银行全部开证金额，只需交付少数押金，或提供保证人作为担保，从而减少了进口商的资金占用。

对出口商来说，只要将符合信用证条款规定的货运单据交到出口地与之往来的银行，即可由该行议付单据，叙做押汇取得货款，一般不必直接向国外付款银行交单取款，这样就可以增加保障，加速资金周转。此外，在实行贸易外汇管制的国家里，开证银行开出信用证都须贸易、外汇管制机构的批准，所以出口商取得信用证，就能够避免进口国家禁止进口或限制外汇转移所产生的风险。

因此，在以信用证作为结算工具的国际贸易中，负责出口的中间商不能允许由进口方

与实际的供货厂家发生直接联系，特别是当进口方与实际供货商在同一国内，出口商却远在海外时，如果由实际供货商在国内直接交货，进口方却开立信用证进行货款结算，不但不能保证国外出口商的利益，进口方也会由于不能取得货运单据，无法保证货物装船质量，使信用证整个的运行程序出现混乱，造成许多矛盾，影响双方交易的达成和日后贸易关系的发展。因此，一般不能采用这种贸易方式。

145. 请问 UCP500 第三十四至第三十六条有关保险单据事宜有何规定？

第三十四条 保险单据

第三十五条 投保险别

第三十六条 投保一切险

（1）第三十五条 a 分条经过重写规定：保险单据必须表面上看来是由保险公司或保险商或其代理人开立及签字，而在 UCP400 第三十五条 b 分条所说的保险经纪人开立的暂保单是不能接受的。注意保险单据必须由上述当事人开立并由其签字。

本条 c 分条规定不接受保险经纪人（Broker）出具的暂保单（Cover Note）。

保险经纪人是投保人的代理人，在接受投保人的委托后，代向保险公司或承保人投保。保险经纪人常常同时又为保险公司招揽保险业务，从中获得佣金，但他并不是保险公司的代理人。保险经纪人接受投保人的委托后，向投保人签发暂保单。这个暂保单只是代投保人办理保险的约定，与保险公司无涉，不能凭以向保险公司索赔，因而银行不接受保险经纪人出具的暂保单。

（2）“500”规定了银行可以接受预约保险单下投保声明书的新内容。“500”第三十四条 d 分条指出：除非信用证另有规定，银行将接受由保险公司或保险商或其代理人预签的预约保险单下的保险证书或声明书，同时，银行也接受保险单作为以上的替代。

（3）第三十四条 e 分条规定：除非保险单据上表明保险责任最迟于货物装船、发运、或接受监管之日起生效，银行将拒受开立日迟于运输单据注明的装船、发运、或接受监管日期的保险单。银行没有责任去解释某些条款，例如“仓至仓”（Warehouse—to—Warehouse）条款。

（4）UCP400 规定：除信用证另有规定，最低保额应为 CIF 或 CIP 价加成 10%，但如银行从单据表面上无法确定该金额时，可接受根据信用证要求付款、承兑或议付的金额与商业发票金额两者之中较高者，作为投保金额，即无投保加成。但 UCP500 新规定，在上述情况下，还须加成 10%。这主要是参考了《1990 年国际贸易术语解释通则》（即《INCOTERMS1990》）所要求的出口方最低保额应是合同金额加成 10% 的规定，在此情况下加大了对出口方投保金额的要求。

[问题]

信用证要求保险单据对规定的风险提供 CIF 价之 110% 的保险。如果提交的保险单据未提供相同的保险百分比，而是提供了诸如 115% 或 120% 的保险加成，试问该保险单是否是合格交单？

回答：如果信用证规定 110% 保险，保险单据应当表明 CIF 价的 110% 的保险金额。

保险金额为 115% 或 120% 的保险单据不可接受。

(5) 按照第三十五条的规定, 申请人发给开证行的指示必须完整明确, 如果开证行在信用证中未规定保险险别, 银行将接受提交的保险单而对漏保的任何险别不负责任。

(6) 免赔率是关于保险赔付时以达到一定比率的损失为赔付条件的一种赔付制度(一般用于易碎商品)。免赔率又分为相对免赔率和绝对免赔率。相对免赔率(Franchise)指保险标的损失只有达到保单规定的金额比率, 保险人才不作任何扣除而全部予以赔付; 绝对免赔率(Deductible), 指保险标的损失必须超过保单规定的金额比率, 保险人才仅负责赔付其超过部分。

对进口方来说, 有免赔率或免赔额较为不利。如不愿接受这种保险单据, 可在信用证中规定保险“不计免赔率”(I. O. P)。如信用证未作此规定, 银行将接受有免赔率或免赔额的保险单据。

(7) 本惯例第三十六条强调了传统的“一切险”不是一些人认为可以扩大到可以承保一切种类的险别。一切险不是出现一切风险都要承保人负保险责任。

1982 年伦敦保险协会修改该协会制定之保险条款时, 鉴于“一切险”并非包括所有一切险别, 因而把原来的“一切险”条款改名为“协会货物条款 A”(Institute Cargo Clause A)。条款内容与原来的“一切险”基本相同。

本条规定: 银行将接受含有任何“一切险”批注或条款的保险单据, 不论其有无“一切险”标题。其含意是指保险单据注明“一切险”(All Risks)或注明“协会货物条款 A”即可, 因“协会货物条款 A”即“一切险”条款, 其标题“Institute Cargo Clause A”并无“All Risks”字样。

146. 英国商人通过美国商业银行开来信用证, 其付款方式为 90 天的承兑交单, 问出口商押汇后何时可取得货款?

这种信用证属于远期信用证, 即开证行或付款行收到符合信用证的单据时, 并不立即付款, 而是要等到汇票到期再履行付款义务。

银行承兑远期信用证是远期信用证的一种主要形式, 它是以开证银行作为远期汇票的付款人。出口商按照信用证的规定, 开立以开证银行为付款人的远期汇票与单据一起送交议付行。议付行审单后, 把汇票和单据寄给议付行在进口地的代理人。由该代理人向开证行提示汇票请求承兑。议付行如果在进口地没有代理人, 也可以把单据直接寄交开证行, 议付行对开证行的交单条件是承兑交单, 开证行在承兑后收下单据, 并寄出“承兑通知书”给议付行或者将汇票退给议付行在进口地的代理人。到期后提示开证行付款, 款项收妥后再交给出口商。

开证行与进口方之间的交单条件是付款交单, 在汇票到期时, 进口商向开证行付款交单。因此, 如果汇票到期日是“见票后 90 天”(90 days after sight), 出口商一般会略迟于 90 天收到该项货款。

远期信用证的另一种形式是商号承兑远期信用证, 即以进口商为远期汇票付款人的信用证。这种信用证带有利息条款, 作为出口商给予进口商的资金融通便利。议付行将汇

票、单据寄交开证行，向进口商要求承兑，然后由开证行保持此项汇票和单据，并将承兑通知书寄给议付行，在汇票到期时，由进口商付款赎单。因此，使用这种信用证，在汇票条款为“见票 90 天”时，出口商也将在进口商收到汇票 90 天后（一般还要略迟几天）才能收到货款。但这类信用证中一般规定有利息条款，进口商要付给出口商利息。如果进口商提前付款赎单，可以少付利息，所以，出口商也可能会提前收到款项。

此外，如果出口商要求汇票贴现，议付行在进口地的代理人或开证行在汇票提示承兑后，将汇票送交贴现公司办理贴现。贴现公司扣除贴现利息后，将净款交给议付行在进口地的代理人或开证行，汇付议付行，转交给出口商。当汇票到期时，贴现公司向开证行或进口商提示汇票，要求付款。

在这种情况下，出口商有可能在汇票贴现后即得到货款，但要扣除一定的贴现息。但由于提前取得资金，便利了资金流通，提高了经济效益，因此，在以远期信用证作为支付工具时，出口商常常采用这种办法提前收款。

147. 假设 A 为美国出口商，B 为国内某进口公司。B 向 A 采购一批电子仪器，离岸价为 100000 美元，双方约定货于 95 年 12 月 31 日交清，B 提出两种付款条件，由 A 选择（B 由于预算问题，95 年 12 月 31 日以前只能付清一半，另一半只有到 96 年 8 月 31 日才能付清）：①信用证于 95 年 8 月 31 日前开出（金额为 50000 美元），凭信用证支付余额 50000 美元，以清洁单据在 96 年 8 月 31 日前支付；②信用证在 95 年 8 月 31 日开出（信用证金额 50000 美元），余额 50000 美元，以承兑交单 240 天支付。问：（1）以上两种付款方式过程如何？（2）对出口商、进口商各有什么潜在问题？（3）站在出口商立场，哪一种较为有利？（4）站在进口商立场，采用第一种付款方式有何利益？

（1）以第一种付款方式付款时，开证行要分别开出两张信用证收取货款，由于国内对于进口许可证的规定是一笔交易的货款只发给一张进口许可证，而且对签发许可证后开立信用证的期限也有明确规定，因此两张信用证应同时开立，但第二张信用证的有效期限长于第一张信用证，可以到 96 年 8 月 31 日之前。在付款时，出口商先将第一张信用证中规定的该部分单据，备齐交出口地银行议付，在议付银行验单无误，做了议付后，向国内开证行索汇，在开证行收到单据后，与信用证条款核对。如果单据相符，就将款项偿还给议付行，并通知进口商备款赎单。在进口商交齐信用证所规定金额后得到货运单据，据以提货。第二张信用证的运行过程相同，只是收款时间要推迟到 96 年 8 月 31 日之前。

在以第二种方式付款时，首先开立第一张信用证，并明文规定“available by draft(s) at sight for 50% of the invoice value”“the remaining 50% shall be available by draft at 240 days' sight on accountee, but the opening bank of this L/C is not responsible for the acceptance or payment of the draft.”说明这张信用证所收取的金额仅仅为全部货款的一半，其余部分的货款将开立一张“240 天见票即付”的汇票，以托收承兑交单的方式收取，在托收过程中，原开证行对汇票的承兑和付款不负有任何责任。

第一部分的货款收付方式与第一种方法相同，剩余的 50000 美元货款，将以承兑交单方式托收。在进口方承兑汇票后，即得到货运单据提走货物，而在汇票到期时，才履行付

款义务。出口方要承担汇票到期却收不到货款的风险。

(2) 这两种付款方式, 对进、出口双方都各有一定的利弊。

在采用第一种方式时, 双方采用信用证结算, 可以较为迅速地收到货物和收取货款, 依靠银行信用使双方利益得到了保证。但出口商仍可能遭到进口商不开证或不如期开证, 或者开证行倒闭的风险。进口商可能遭到出口商不交货或以坏货、假货、假单据进行诈骗的风险。

而在以第二种方式结算的情况下出口商有更大的风险, 一旦进口商倒闭或无力付款, 出口商就将遭受损失。此外, 出口商不得不担负货物发运后进口地货价下跌, 进口商拒不付款, 以及进口商借口货物规格不符, 包装不良等, 要求降价, 进口商事先未领到进口许可证或未申请到外汇, 因而货物到达目的地时, 被禁止进口或被没收或不准许支付外汇等一系列风险。

(3) 对于出口商来说, 采用第一种方式较为有利。因为第二种方式采用承兑交单方式托收部分货款。出口商要先发运货物, 再收回款项, 买卖双方仅凭商业信用, 风险较大。而采用第一种方式时, 出口商可以在把货运单据交到出口地往来银行时由该行议付单据, 叙做押汇取得货款, 增加保障, 加速资金周转, 做到安全收汇, 因而对出口商较为有利。

(4) 对于进口商来说, 采用第一种方式, 能够使他在付款后肯定地取得代表货物的单据, 并通过信用证条款控制出口商的装货期限, 保证货物装船前的质量, 而且, 它只需交纳少量押金即可要求银行开证, 不必占用资金。第二批货款可以在第二年交纳, 期限也长于 240 天, 进口商可以有充裕的时间准备该部分货款, 这也是一种极为有利的条件。

148. 由国外进口某商品, 装运时以租船为主, 检验时以卸货港由买方或商检机构检查品质、数量, 凭其报告向通知银行电报告知, 卖方才能根据通知银行通知向押汇银行收款。上述条件以卸货港品质、数量为准, 其在贸易契约或报价单上应如何由英文写出?

品质条款又称为品质条件, 是合同中的一项主要条款。它是买卖双方对商品的质量、等级、规格、牌号、产地等的具体约定。卖方必须按照约定的品质交付货物, 否则买方有权提出索赔, 或拒收货物、撤销合同。品质条款规定的内容也是商检部门进行检验和仲裁机构解决品质纠纷案件的依据。

数量条款又称为数量条件, 也是一个主要的交易条件, 是买卖双方交接货物和处理数量争议时的依据。

一般在买卖双方签订的贸易契约中, 对上述条件都以明确的规定, 作为贸易的必要条件。在货物装船启运前, 要由公证部门或商检部门作出检验, 并在货物到达目的地后, 再进行检验。检验的结果是买卖双方是否严格履行合同规定的权利义务的重要依据。双方必须明确约定, 货物的品质数量以装运港还是以卸货港的检验结果为准。

在合同中还必须包括商品的品名、品质规格、数量、包装、单价和总值、交货期限、支付条款、保险条款、检验条款、异议索赔条款、不可抗力和仲裁条款等。

下面是本例中合同条件的英语文句:

1. The goods shall be measured and inspected at discharge port by × × × (surveyor) and whose certificate of measurement and quality shall be final.

2. Payment : by an irrevocable sight L/C.

The L/C shall be drawable within × × × days after establishing at discharge port of the final measurement & quality against sight drafts , accompanied by the following document :

(1) Buyer's signed receipt of the following documents :

①Seller's provisional invoice

②Full set of B/L

③A Copy of the cable advising of the loading port , name of vessel and its sailing date at least 3 days before loading cargo.

(2) Seller's final invoice reflecting the discharge quantity & quality in accordance with the quantity & quality certificate issued by × × × (surveyor) at discharge port.

(3) Quantity & Quality certificate issued by × × × (Surveyor) at discharge port.

(4) Buyer's signed (tested) copy which will be forwarded to seller opening bank & advising Bank , of final adjustment statement reflected the true adjustment in accordance with the terms and conditions of the contract.

149. 商业发票应包含哪些内容？在缮制商业发票时应注意哪些问题？

商业发票没有规定统一格式，在实际中其应具备以下内容：①明确注明“发票”字样。②买方与卖方的名称和地址，并必须由卖方正式签章。收货人（常是买方）应严格按信用证规定办理。③运输工具以及起运地目的地。④货物的唛头与计数。⑤货物详细名称、规格与数量。⑥货物单价与总值。⑦交货条件。⑧合同或订单号码和信用证号码。

在缮制商业发票时应注意的问题有：

(1) 商业发票内有关内容应与信用证中规定相同。如收货人、货物详细名称、规格、数量等。如果信用证中要求发票内须加列船名、原产地、生产厂家名称，或要求进口许可证号码等，均可一一照办。

(2) 如果规定在单价内含有佣金，发票上应遵照填写，不能以折扣代替。如果来证和合同规定有“现金折扣”的字样，在发票上也应全名照列，不能只写“折扣”或“贸易折扣”等字样。如合同规定有“佣金”或“贸易折扣”，而信用证上未说明，一般只能通过汇款另外支付。

(3) 发票金额总额不能超过信用证可使用最高金额。

(4) 如客户要求每种品种或规格分别制作一套单据，在制单时不能把许多种规格或品种合并制单。

(5) 如信用证规定“选港费”，“港口拥挤费”或“超额保费”等费用由买方负担，并允许凭本信用证支取的条款，可在发票上将各项有关费用加在总值内，一并向开证银行收款。

(6) 发票金额要用英文大写，以防止涂改小写数字。

(7) 如果信用证明确规定了交给议付行的发票份数, 我们应如数给予, 另外还要多给银行一份发票供议付行收到国外货款后转给出口公司用。

(8) UCP500 规定, 除信用证另有规定外, 商业发票必须表明系由信用证中指定的受益人出具(可转让信用证除外; 商业发票必须做成以申请人的名称为抬头; 商业发票无须签字)。

(9) 如果出口货物价格难以确定, 为了方便, 可先暂定一个价格收取货款, 价格确定以后按实际价格再补收超额货款。此时发票上必须注明实际价值为 US \$..., 已收价值 the Value Already Prepaid: US \$..., 应收金额 the Balance Value due, US \$...。

150. 汇票上背书除有注明 pay to the order of 者外, 也有 deliver to the order 的注明方式, 请问后者的注明对背书的责任如何? 汇票持有人对背书人是否有追索权?

汇票的背书分为限制性背书、特别背书、空白背书等。注明 “pay to the order of ...” 或 “pay... or order” 的属于特别背书, 又称记名背书, 意为 “付给.....(被背书人)的指定人”。背书后, 经过交付, 背书人(转让人)对被背书(受让人)负有与出票人相同的责任, 即担保票据被付款人承兑及付款。而被背书人对背书人有追索权。至于 “deliver to the order of” 的字样, 疑为有误。“deliver to the order of” 字样一般只用在提单(B/L)背书上, 意为 “货交.....(被背书人)的指定人”。

151. 信用证规定禁止转运, 但规定商业发票上: “必须注明饲给船与母船的名称。”这合理么? 如果为直航, 不可能有饲给船, 则发票上无法注明饲给船名称。这样, 押汇时是否会有问题?

受益人在审查国外进口商开来的信用证时, 必须注意信用证中各项规定是否清楚, 有无彼此矛盾之处, 然后方能决定接受或要求修改。此例中的信用证即属有问题的信用证。

所谓饲给船, 是指小型的集装箱船, 它作为支线运输的工具, 将周围地区港口的集装箱运到主要港口, 装入大型集装箱船。对于从饲给船将货物转至母船的行为是否属于转运, 在国际上尚有异议, 但不少国家银行皆以转运视之。因此, 信用证在规定了 “transshipment not allowed”, 又要求在商业发票上注明饲给船名称, 显然有矛盾之处。若是直航, 不可能有饲给船, 商业发票上必然无从注明其名称, 以致使单据无法满足信用证条款, 造成单证不符, 而不能顺利交单议付。所以对此证有必要进行修改。